3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK



B13411

TESTS

Fleischmanns E19.0

Brawas G 4/5

WERKSTATT:

Schnee für Kipfingen

Fahrdraht für Opplingen

Mit Eisenbahn-Comic

Hochdonner Brückenschlag

Nur 72 Stunden

Vorbild und Modell:

Die erfolgreiche Gölsdorferin

Detroit in Spur 0

Stadtgespräch

H0-Motivanlage

Bühne für den Fortschritt

Vom SVT zum Eurocity

DER VINDOBONA

50 Jahre Express-Verbindung Berlin – Prag – Wien

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



Amis d'Amérique 84

Freunde Amerikas – ja, die gibt es in Frankreich. Vier begeistern sich für US-Bahnen in Spur 0.



26 Völlig losgelöst

Die Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn erhielt einen neuen zentralen Schwebeträger.

16 Wien – Prag – Berlin

Einst Schnelltriebzug, heute Eurocity: Der „Vindobona" fährt seit einem halben Jahrhundert durch die Geschichte.





Titel: SVT Köln Liliput; Signal Viessmann; Wärterhaus Pola; Figur Preiser.
Szene und Foto: Markus Tiedtke

56 Der kleine Winter

...soll es werden: Frei nach Erich Kästner modelliert Michael Robert Gauß ein kleines, feines Diorama.





62 Ober-Leitung

Opplingen wächst: Die Anlage erhält einen Fahrdraht, der leicht entfernbar und funktionsfähig ist.

Bahnwelt Aktuell

DB AG

Bayern im Glück

● Die Bayern müssen 2006 brav gewesen sein, denn im Gegensatz zu den meisten anderen Bundesländern, wo der Schienenverkehr bestenfalls stagnierte, gibt es in Bayern seit Fahrpanwechsel sogar neue Verbindungen. Das herausragende neue Produkt ist der Regionalexpress (RE) auf der Neu- und Ausbaustrecke zwischen München und Nürnberg. Deutschlands schnellste RE, die mit einer Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h verkehren, verbinden Franken und Altbayern jetzt in gut anderthalb Stunden. Dafür löste DB Regio aus dem Fernverkehrsbestand der DB AG eigens 26 ehemalige IC-Wagen inklusive dreier Steuerwagen aus und ließ sie im Bahnwerk Neumünster überholen. Die Wagen sind druckertüchtigt für die Hochgeschwindigkeitsbegegnungen in den Tunnelabschnitten und in Nahverkehrsrot lackiert. Die Bestuhlung entspricht der alten 2.-Klasse-IC-Großraumbestuhlung, für 1.-Klasse-Kunden stehen nur zwei Abteile im Sechs-Wagen-Zug zur Verfügung, der insgesamt 430 Sitzplätze hat und im Steuerwagen Platz für 18 Fahrräder bietet. Zwei Züge pendeln von morgens gegen 5 Uhr bis abends gegen 21 Uhr im Zwei-Stunden-Takt. Der schnellste RE wurde am 6. Dezember offiziell vorgestellt. An den neuen Haltepunkten Kinding und Allersberg begrüßte die Bevölkerung ihren Anschluss ans Schienennetz. Ergänzt wird das Angebot noch durch den Allersberg-Express, der zwischen Nürnberg und Allersberg im Stundentakt pendelt.

Bereits am 30. November 2006 fand die Premierenfahrt des Allgäu-Franken-Expresses von Lindau über Kempten und Augsburg nach Nürnberg statt, der viermal täglich verkehrt. Lediglich zwei Zugpaare sind von der BEG bestellt, zwei weitere fährt DB Regio eigenwirtschaftlich.

Zum Fahrplanwechsel ging auch der neue Franken-Sachsen-Express an den Start, der Dresden und Nürnberg im Zwei-Stunden-Takt verbindet. Sein Start war so erfolgreich, dass er bereits kurz nach seiner Einführung an den Wochenenden verlängert wurde, um mehr Fahrgäste transportieren zu können.

In den neuen DB Regio-Angeboten gelten das Wochenend-Ticket sowie die so genannten Ländertickets, von denen 2006 bundesweit erstmals mehr als zehn Millionen Stück verkauft wurden. Gerade im RE zwischen München und Nürnberg könnte der erfreulich niedrige Fahrpreis auch zum Problem werden: Bereits an den ersten Wochenenden waren die Züge oft zu weit mehr als 100 Prozent belegt, viele Münchner machten einen preiswerten Ausflug zum Nürnberger Christkindl-Markt.

Die 22 000 Bürger Traunreuts im Chiemgau wurden ebenfalls vom Freistaat und der DB AG vorweihnachtlich beschert. Nach 40 Jahren erhielten sie wieder Schienenanschluss. Die DB AG-Tochter Südostbayern-Bahn bedient jetzt wieder die 15 Kilometer lange Strecke zwischen Traunstein und Traunreut.

Am 9. Dezember stellten DB AG und ÖBB ihre gemeinsame neue ICE-Verbindung zwischen München und Wien sowie Bregenz und Wien vor, die ebenfalls mit dem Fahrplanwechsel startete und noch ausgebaut werden wird. Ab 2007 soll es eine zweistündliche Verbindung zwischen Frankfurt und Wien über Passau geben. Dafür wollen die beiden Bahnen einen eigenen Fahrzeugpool initiieren in den die DB AG acht und die ÖBB drei ICE-T einbringen. Bei der Präsentation am 9. Dezember trafen sich in Salzburg ein Sonder-ICE aus München mit Bahnchef Hartmut Mehdorn an Bord und einer aus Wien mit dem ÖBB-Chef Martin Huber im Zug in Salzburg. Der aus Wien kommende wurde bei dieser Gelgenheit auf den Namen Salzburg getauft.



In ungewohntem Nahverkehrsrot zeigte sich der Steuerwagen am 6. Dezember im Münchener Hauptbahnhof bei der Premierenfahrt.



Foto: Marquardt

In Begleitung von Alphörnern ging die Premierenfahrt des Allgäu-Franken-Expresses nach Nürnberg.



Reichlich Prominenz begleitete die Premierenfahrt. Der Ministerialdirigent Dieter Wellner, Leiter der Abteilung Verkehr im bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, übergibt der Bürgermeisterin Kindings, Rita Böhm, die Einweihungsurkunde ihres neuen Bahnhofs, daneben Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern (2. v. l.), Christoph Grimm, Geschäftsleiter DB Regio Oberbayern (3. v. l.), und Ulrich Homburg, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG (4. v. l.).



Bahnchef Mehdorn (2. v. l.) taufte soeben einen ICE-T auf den Namen Salzburg.

Fotos (3): Alkofer



Auf der Strecke Bebra – Hersfeld war Ende November die Press-293 021 im „High Pressure Cleaning Service", also Hochdruck-Gleisreinigungsdienst, im Einsatz. Im ehemaligen Bahnhof von Mecklar wartete die Maschine Überholungen schnellerer Kolleginnen ab.

DBAG UND BMVBW

Ausstellung: Deportationen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBW) und die Deutsche Bahn AG werden ab Ende Januar eine Ausstellung zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus und zu den Deportationen zeigen. Die Ausstellung soll in Bahnhöfen oder deren unmittelbarer Nähe zu sehen sein. Die Grundlage der neuen Exposition bildet die bereits bestehende Dauerausstellung des DB-Museums Nürnberg. Das Konzept der neuen Wanderausstellung soll so angelegt werden, dass die biografische Forschung der letzten Jahre integriert werden kann. Beate Klarsfeld wird gebeten, ihr Material zur Verfügung zu stellen, um Teile der Ausstellung „11000 Kinder – Mit der Reichsbahn in den Tod" mit einzubeziehen. Die neue Ausstellung wird am 27. Januar 2007 in Berlin eröffnet.



Der 3. Dezember 2006 brachte noch einmal die Sonne in den Odenwald und mit ihr kam auf der sonst nur von Itino-Triebwagen der Gesellschaft Vias befahrenen Strecke der König Dampf zurück. Diese wird derzeit grundlegend modernisiert und fast überall trifft man auf rege Bautätigkeit. Auch im Einfahrbereich von Höchst sind Arbeiten an einer Umgehungsstraße erkennbar. Nur noch wenige Bahnhöfe besitzen den Charme der 1960er-Jahre und auch diese werden in Kürze verschwunden sein.

Schneeflöckchen, Weißröckchen


Dr. Karlheinz Haucke

Nun hat sich ja hier und da doch noch die weiße Weihnacht eingestellt. Der Schnee gehört halt zu unserer Vorstellung vom Fest, ebenso der Tannenbaum, der zumindest früher meist eine Fichte war. Und die Modelleisenbahn, ja, die gehörte für ganze Generationen wenigstens auf den Wunschzettel.

Auf Schnee werden wir künftig wohl häufiger vergebens warten, und die nach den Festtagen lästig nadelnden Christbäume haben, scheint's, ihre besten Zeiten spätestens im Januar auch hinter sich. Bleibt die Modelleisenbahn, wertbeständig und in aller Regel ohne absehbares Verfallsdatum: Ein bei aller Freizeitbeschäftigungs-Konkurrenz nicht zu unterschätzendes Argument!

Und die Möglichkeiten, die dieses Hobby bietet, sind schier unbegrenzt und, im Gegensatz zu einstigem Rollenverständnis, auch durchaus nicht geschlechtsspezifisch ausgerichtet. Jeder und jedem bietet sich hier die Chance auf kreative Verwirklichung. Und wer den Winter liebt, der lässt es einfach schneien.

Zugegeben, ganz so einfach ist das nicht, auch wenn man auf den Miniaturwelt-Einsatz von Schneekanonen getrost verzichten kann. Ob nun eingefärbter Quarzsand oder Gips, ob Winter-Set aus dem Fachhandel oder Deko-Material vom Dekorationsbedarf, der Rezepte gibt es viele. Nur eins sollte man tunlichst vermeiden: Zucker oder Puderzucker sehen zwar gar nicht übel aus, sorgen aber für höchst unerwünschten Bevölkerungszuzug. Ehrlich, die Ameisenstraße ist da noch das geringste Übel!

BAHNWELT AKTUELL

DGEG

Advents-Dienste


Foto: Gsänger

Bevor die Lok jedoch zu ihrem ersten DGEG-Einsatz aufbrechen konnte, wurde sie auf der Drehscheibe des E-Lok-Freistandes im Bw Würzburg mit dem Kessel Richtung Aschaffenburg gedreht.

● Die 38 2455 „Posen" wurde am 1. Dezember 2006 zur Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) nach Würzburg überführt, um vor den Advents-Zügen der DGEG-Würzburg für deren derzeit noch in Aufarbeitung befindliche 52 7409 einzuspringen. So brachte die P8 am Sonntag, 3. Dezember 2006, den DGEG-Sonderzug von Würzburg nach Aschaffenburg, am zweiten Advent dampfte sie gen Bamberg und dem vorweihnachtlichen Rothenburg ob der Tauber mit seinem weithin bekannten Weihnachtsmarkt stattete sie am dritten Adventssonntag einen Besuch ab.

HESSENCOURRIER

Marbach- statt Wilhelmshöhe

● Hessens erste Museumseisenbahn, der bekannte „Hessencourrier", muss nach über 35 Jahren seinen Betriebsstandort in Kassel-Wilhelmshöhe verlassen. Nötig wurde dies, da die Hessische Landesbahn dort eine neue Werkstatt baut. Doch der Verein blickt hoffnungsvoll in die Zukunft, denn am 14. Dezember 2006 wurde ein Kaufvertrag über ein neues Betriebsgelände im Technologiepark Kassel-Marbachhöhe unterzeichnet. Dabei handelt es sich um ein ehemaliges Kasernengelände, das jedoch für die künftige Nutzung noch umgestaltet werden muss. Zwei bestehende Abstellgleise sollen verlängert und mindestens ein weiteres neu gebaut werden, auch ein Bahnsteig ist für den Musemsbahnbetrieb zu errichten. Unter anderem dafür bittet der Verein um finanzielle Unterstützung: AK Historischer Zug e.V. (Hessencourrier), Konto 45272, BLZ 520503 53, Kasseler Sparkasse. Weitere Informationen: www.hessencourrier.de.

ZWISCHENHALT

■ **Die ICE-TD 605** sollen wieder einmal nach Dänemark kommen und unter anderem Hamburg – Aarhus und Hamburg – Kopenhagen bedienen. Zum Redaktionsschluss verhandelten DB AG und DSB über den Einsatz, begannen aber noch keine technischen Vorbereitungen.

■ **Die EU-Verkehrsminister** haben Mitte Dezember 2006 Richtlinien für den ÖPNV beschlossen. Künftig werden neue Verkehrsverträge im Regelfall nach einer Ausschreibung vergeben. Eine Direktvergabe soll Ausnahme bleiben und nur in vier Fällen (Vergabe an sogenannte interne Betreiber, kleine Verträge, Dringlichkeitssituationen, SPNV einschließlich U-Bahnen) zum Tragen kommen.

■ **Helga Frisch,** bekannt geworden als Kämpferin für den Fernzughalt am Bahnhof Zoo in Berlin, hat am 11. Dezember den „Verein unzufriedener Bahnkunden" gegründet. Vom seit 26 Jahren bestehenden Berliner Fahrgastverband IGEB war einerseits Unterstützung für Frischs Anliegen zu vernehmen. Andererseits kritisiert IGEB die einseitige Ausrichtung des neuen Vereins auf die City West: „Man muss den Bahnknoten Berlin ganzheitlich sehen, letztlich gehört auch Potsdam dazu!"

■ **Wechsel an der Spitze von Network-Rail:** Nach fünf Jahren zieht sich John Armitt von der Spitze der britischen Netzgesellschaft zurück. Ab August 2007 wird Ian Coucher der nächste „Chief Executive" von Network-Rail werden.

■ **In der VBB-Info-Stelle** am Hardenbergplatz 2 (Nähe Bahnhof Berlin Zoo) ist der Fahrplan der polnischen Eisenbahngesellschaft PKP für 15 Euro erhältlich. Die zuerst vorhandenen Exemplare waren binnen Tagen ausverkauft, der VBB will nachordern.

■ **Hessen** erneuert seine Forderung, Nebenstreckennetze bei der DB AG auszugliedern und in regionale Verantwortung zu überführen. Das unterstrich Verkehrsminister Alois Rhiel. Ziel seien „deutlich bessere Mobilitätsangebote zu gleichen Kosten für die öffentlichen Haushalte".

■ **In Frankfurt-Griesheim** baut die DB AG ein neues Instandhaltungszentrum für den Fern- und Nahverkehr. Dort sollen die ICE nach Paris (ab Sommer 2007) und moderne Doppelstockzüge gewartet werden.

■ **Die Gütermenge auf deutschen Schienen** stieg laut Statistischem Bundesamt von Januar bis September um 8,3 Prozent. Daran habe Güterverkehr mit Auslandsbezug mit 8,7 Prozent überproportionalen Anteil.

■ **Der Bleßberg-Tunnel** im Zuge der ICE-Trasse Nürnberg – Erfurt ist am 4. Dezember 2006 angestochen worden. Im Endausbau soll der Tunnel unter dem Thüringer Wald 8314 Meter lang sein, die DB AG rechnet mit sieben Jahren Bauzeit.

■ **In München** hat die DB AG derzeit offenbar kein Interesse an einem neuen Empfangsgebäude für den Hauptbahnhof. Wegen zu befürchtender Mietausfälle während eines Umbaus und als Baukostenzuschuss reklamiert die DB AG deshalb 120 Millionen Euro Vorab-Zuschuss von Stadt und Freistaat Bayern. Solange jedoch die zweite S-Bahn-Stammstrecke und der Flughafen-Transrapid finanziell nicht abgesichert seien, mache ein Neubau keinen Sinn.

■ **Architekt Meinhard von Gerkan** hat im Streit um den Berliner Hauptbahnhof einen Teilerfolg erzielt: Eine Kammer des Landgerichtes Berlin verlangt von der DB AG, die Flachdecke im Tiefbereich durch die ursprünglich geplante Wölbedecke zu ersetzen. Die DB kündigte Rechtsmittel an.

■ **Im Netz der SNCF** soll künftig mehr Post transportiert werden. Von Ende 2008 an sind 300 km/h schnelle „TGV-Poste"-Züge zu acht Destinationen geplant, ab 2010 soll ins Ausland verlängert werden.

■ **Die Deutsche Bahn AG** hat ab 1. Dezember 2006 ihr Prämienprogramm „bahn.bonus" ausgeweitet und bietet unter anderem Reisegutscheine für DB-Nachtzug, DB-



Foto: Neumann

Der 645 Meter lange A7-Tunnel bei Reinertshof wird zirka zwölf Millionen Euro kosten und die Bahnverlegung weitere zwei Millionen.

ALLGÄU

Die Bahn weicht der Straße

● Wegen der Fertigstellung der Autobahn A 7 musste die Bahnlinie bei Reinertshof, nahe Weizern-Hopferau (KBS 974: Kaufbeuren – Füssen), auf einer Länge von insgesamt 860 Metern um zirka 30 Meter versetzt werden. „Wir sind jetzt mit unserem Tunnel bei der Bahnlinie angekommen", sagte Willi Weirather, Leiter der Autobahndirektion-Dienststelle in Kempten. Die Bahnlinie wurde dort über den Autobahn-Tunnel verlegt. Laut Weirather lagen die Arbeiten im Zeitplan. Vom 25. November bis zum 17. Dezember 2006 verkehrten zwischen Weizern-Hopferau und Füssen deshalb keine Züge. Es wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.



Foto: Frank Heilmann

Die Rail Polska sp.z.oo. (GmbH), privates Tochterunternehmen des US-Konzerns Rail World, bringt in Kooperation mit „Rail4Chem" Güterzüge von Guben nach Mszcznow. Hin und wieder kommt es auch zu Bespannungen für Züge der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter zwischen Monowice und Guben, wie das Bild mit der M62 961 am 27. Oktober 2006 zeigt.

Autozug und Hotelübernachtungen an. Punkte für „bahn-bonus" erhalten Bahncard-Kunden mit jedem Umsatz.

■ **Doppelstockwagen setzt** DB Regio seit Fahrplanwechsel auch zwischen München und Salzburg ein.

■ **Die DBAG bewirbt sich** als künftige Betreiberin des Tempelhofer Flughafens in Berlin. Gemeinsam mit einem amerikanischen Investor plant man dort ein Gesundheitszentrum mit Landebahn für potente ausländische Patienten.

■ **Verkalkuliert: Die Nord-Ostsee-Bahn** (NOB) will einen finanziellen Nachschlag für den Marschbahnbetrieb zwischen Hamburg und Sylt. Acht Millionen Euro jährlich zusätzlich will die Veolia-Tochter vom Land Schleswig-Holstein. Das entspräche etwa 50 Prozent der etwa 16 Millionen Euro, die das Land jährlich für die Züge bezahlt! Als Grund gibt die NOB unvorhergesehene Energiepreissteigerungen an.

■ **Die EU-Kommission will** Portugal und Slowenien vor den Kadi ziehen, weil sie zu zwei wichtigen Richtlinien des zweiten Eisenbahnpakets keine nationalen Durchführungsmaßnahmen mitgeteilt haben. Außerdem wird Lettland verwarnt, da das Land keine nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2004/50/EG (Interoperabilität) mitgeteilt hat.

RAILION

Nur gemietet

● Railion Logistics hat seit dem 6. Dezember 2006 für sechs Monate drei Vossloh-Dieselloks der Baureihe G1000BB von Mitsui Rail Capital Europe (MRCE) beziehungsweise Angel Trains Cargo (ATC) zu Testzwecken angemietet. Konzernintern werden die Fahrzeuge von der DBAG als Baureihe 261 bezeichnet, äußerlich sind keine neuen Baureihen- bzw. Ordnungsnummern angebracht worden. Während des Einsatzes werden die drei Loks durch den Bh Mainz Bischofsheim betreut und gewartet. Schwerpunktmäßig sollen die Triebfahrzeuge zwischen den Bahnhöfen Mainz Bischofsheim und Offenbach Ost zum Einsatz kommen und teilweise die im Bereich liegenden Anschlussbedienungen übernehmen. Wesentliche Gründe, die den Ausschlag für die Anmietung durch Railion Logistics gaben, sind die, im Vergleich zur bisher eingesetzten Baureihe 294, größere Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, die höhere Leistung von 1100 kW sowie eine höhere Anzugskraft von 259 kN. Weiterhin will Railion Logistics im Testeinsatz Betriebserfahrungen sammeln, die gegebenenfalls den Ausschlag zu Neubeschaffungen oder Langzeitanmietungen geben könnten.



Foto: Gerlach

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Fahrzeuge: VSFT 1001322 Baujahr 2002 (Baumusterlok G1000BB, Eigentümer ATC, Vossloh Farbgebung, DBAG 261322), VSFT 5001577 Baujahr 2006 (Eigentümer MRCE, DBAG 261577) sowie VSFT 5001578 Baujahr 2006 (Eigentümer MRCE, DBAG 261578).

BAHNWELT AKTUELL

? FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Georgi

In rasendem Tempo verlässt ein ICE 3 das Nordportal des Tunnels Ammerich auf der Neubaustrecke Köln – Frankfurt. Die inzwischen voll im DBAG-Netz etablierte Strecke ging gerade in ihren fünften Winter. Der deutsche ICE3 war trotz einiger Versuche im Vergleich zum französischen TGV noch kein so großer Exportschlager. Der Zug auf dem Bild gehört allerdings einer ausländischen Bahnverwaltung. Welche es ist, ist der erste Teil unserer Monatsfrage. Der zweite Teil fragt nach der Anzahl der von dieser Bahn gekauften Züge?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete: „NE81 beziehungsweise BR 626 und Westfrankenbahn“. Die Gewinner sind: Johannsen, Detlef, 65824 Schwalbach/TS; Machner, Ingo, 01640 Coswig; Saile, Reiner, 72160 Horb; Heine, Helmut, 59929 Brilon; Kohlsche, Wolfgang, 06667 Weissenfels; Wenzel, Andreas, 90429 Nürnberg; Münster, Peter, 38300 Wolfenbüttel; Vieth, Jürgen, 24106 Kiel; Bielefeld, Andreas, 58239 Schwerte; Rössler, Bernd, 87600, Kaufbeuren; Ludwig, R., 06130 Halle; Klaus, Peter, 61169 Friedberg; Winkels, David, 47533 Kleve; Walter, Gerald, 97616 Bad Neustadt/S.; Schmeel, Armin, 71229 Leonberg; Tiburtius, Detlef, 21109 Hamburg; Janßen, Volker, 45478 Mülheim a. d. Ruhr; Aschenbrenner, Franz-J., 63743 Aschaffenburg; Bartscherer, Walter, 66271 Bliesransbach; Steingräber, Gabriele, 31137 Hildesheim.



Foto: Schulz

Der D247 „Moskva-Express“ von Berlin-Lichtenberg nach Moskau wird jetzt von E-Loks der Baureihe 189 auf deutschen Gleisen gezogen, vermutlich im Hinblick auf einen künftigen, bisher noch nicht erlaubten Einsatz auf polnischen Gleisen.

STADTVERKEHR

Neue U-Bahnwagen für Hamburg

Der Vorstand der Hamburger Hochbahn AG (HHA) gab am 14. Dezember die Beschaffung von 67 neuen U-Bahnzügen bekannt. Er stimmte dem Auftrag für die Entwicklung und den Bau eines neuen U-Bahnwagen-Typs zu. Die Bestellung umfasst vorerst 27 Triebwagen mit der Option auf mindestens 40 weitere Fahrzeuge. Das Auftragsvolumen beträgt 240 Millionen Euro. Die neuen Triebwagen vom Typ DT 5 sollen die derzeit ältesten Züge des Typs DT 3 E ersetzen sowie einen Mehrbedarf decken. Dennoch möchte die Hochbahn die DT 3 E im Innenraum zuvor nochmals für die Fahrgäste modernisieren. Die neuen DT 5 sind den Bedürfnissen der ältesten Hamburger U-Bahnstrecke angepasst, an der einige Bahnhöfe nur eine Bahnsteiglänge von 90 Metern haben. Auf der zukünftigen U 4 von Billstedt zum Lohsepark in der Hafencity sollen die neuen Triebwagen ebenfalls zum Einsatz kommen. Das geplante neue Fahrzeug soll sich deutlich von den bisherigen U-Bahntriebwagen abheben: Die Fahrgäste können zukünftig durch den Triebwagen durchgehen. Wie bereits der DT 4 erhält auch der DT 5 eine Sprinkleranlage. Erstmals bei der Hamburger U-Bahn werden die Triebwagen klimatisiert und erhalten eine automatische Türschließanlage. Ein Triebwagen bietet 224 Plätze, davon sind 96 Sitz- und 128 Stehplätze. Die neuen Züge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und sind 2,6 Meter breit. Der Wagenkasten ist aus Edelstahl und es wird auf eine Außenlackierung verzichtet. Dies sorgt für eine leichtere Außenreinigung und leichtere Graffiti-Entfernung. Auch auf die Bedürfnisse von Rollstuhlfahrern und Reisenden mit Kinderwagen wurde bei der Gestaltung eingegangen. Der wagenbauliche Teil soll von Alstom LHB in Salzgitter gefertigt werden und der elektrische Teil von Bombardier. Zwischen 2009 und 2010 sollen die ersten sieben Vorserienzüge zur Erprobung geliefert werden. 2011 mit der Inbetriebnahme der U-Bahn zum Lohsepark in der Hafencity soll der DT5 planmäßig in Betrieb gehen.



Foto: Seraphin

Ende November war ein reinrassiger TEE-Sonderzug von Köln in die sächsische Landeshauptstadt Dresden unterwegs. Um den Zug sicher abstellen zu können, fuhr man ihn nach Chemnitz. Am 26. November 2006 verlässt 103 184 mit dem Leerreisezug Chemnitz-Furth, um die Fahrgäste in Dresden wieder aufzunehmen.

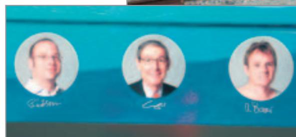
SCHWEIZ

Info 166



Foto: Armin Schmutz

● Sie kommen, sie gehen, der bunte Reigen der Werbeloks dreht sich unaufhörlich. Am 1. Dezember 2006 war es wieder einmal soweit: Die Re 460051 verließ in Yverdon das SBB-Industriewerk mit der geheimnisvollen Aufschrift „166 … Information". Wer nun in der Schweiz zum Telefon greift und die Nummer 166 wählt, der wird für 0,5 CHF pro Minute mit der automatischen Bahnverkehrsinformation der SBB verbunden. Nach dem bekannten Gong-Signal fragt die Computerstimme nach der Sprache – Deutsch, Französisch oder Italienisch. Alsdann verkündet abwechselnd eine weibliche oder männliche Stimme die Unregelmässigkeiten auf dem eidgenössischen Schienennetz. Das kann dauern, werden doch von verspäteten Zügen zunächst alle Abfahrtszeiten an den einzelnen Stationen aufgezählt und dann der Verspätungsgrund und die Verspätungszeit. Unterdessen tickt der Gebührenzähler ganz ordentlich.



Die auf den ersten Blick schlichte Lackierung besticht erst im Detail durch die einzelnen Mitarbeiterportraits.

NRW

Künftig regelmäßige Schienenbusfahrten



Vierteilige VT-Einheit als Sonderfahrt in Gevelsberg am 15. Oktober 2006 an der Kölner Straße.

Foto: Wirtz

● Schwerpunkt der „RuhrtalBahn" GmbH, Hagen, ist der touristische Zugverkehr auf der mittleren Ruhrtalbahn Bochum-Dahlhausen (DGEG-Museum) – Hattingen – Herbede – Hagen. Zum Einsatz kommen VT 798 und der DGEG-Museumszug mit Dampflok. Gelegentlich werden auch andere Strecken befahren. So bot die „RuhrtalBahn" am 15. Oktober 2006 Pendelfahrten mit einer vierteiligen VT 798-Garnitur auf der so genannten Talbahn zwischen Hagen Hbf und Kluterthöhle (Ennepetal-Altenvoerde) an. Dafür wurden die Haltepunkte Gevelsberg-Nirgena und Poeten wieder in Betrieb genommen. Auf dieser Güterzugstrecke fanden bislang nur selten Sonderfahrten statt. Für die Talbahn erhielt die „RuhrtalBahn" GmbH jetzt einen konkreten Fahrauftrag für das Jahr 2007. Jeweils an den ersten Sonntagen von April bis November sowie an Christi Himmelfahrt pendelt der Schienenbus zwischen Hagen Hbf und der Kluterthöhle in Ennepetal-Altenvoerde. In Hagen Hbf besteht Anschluss an den Dampfzug durch das Ruhrtal zum Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Da die DB AG kein Interesse mehr an der Strecke Hagen – Ennepetal-Altenvoerde hatte, wurde sie im Jahr 2000 von der EBM (Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH im Bergisch-Märkischen Raum) übernommen. Nach deren Insolvenz ergriffen die Gleisanschließer an der Strecke die Initiative und gründeten die Talbahn GmbH, Gevelsberg, die nun als Infrastrukturunternehmen fungiert. Werktäglich verkehrt ein Güterzugpaar, meist mit einer blauen Ex-DR-V100 nach Ennepetal-Altenvoerde. In Gevelsberg hat die Talbahn einen straßenbahnähnlichen Charakter, hier verläuft sie unmittelbar neben der Kölner Straße.

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Krause

Im Frühjahr 2006 erteilte die französische „SECO-RAIL" der Kieler Vossloh Locomotives GmbH einen Auftrag und bestellte 20 Dieselloks der seit 1997 mit über 150 Exemplaren ins In- und Ausland verkauften Typenreihe G 1206. Die Auslieferung der für den Einsatz vor Material- und Arbeitszügen vorgesehenen dieselhydraulischen Mehrzweck-Lokomotiven erfolgt ab Januar 2007. Am 13. Dezember 2006 war eine der ersten der „SECO-RAIL"-G 1206, noch ohne Lüftungsgitter und Revisions-Datum, auf einer Werksprobefahrt in Kiel unterwegs.

ÖSTERREICH

Ybbstalbahn wieder bis Lunz/See

Zwischen den Bahnhöfen Opponitz und St. Georgen/Reith war die Strecke der Ybbstalbahn an einigen Stellen durch das Hochwasser vom 7. August 2006 stark unterspült. Durch das Engagement des Landes Niederösterreich, der NÖVOG und der ÖBB konnten die Hochwasserschäden in knapp vier Monaten behoben werden. Die Gesamtkosten für die Sanierung dieses Abschnittes betrugen 800 000 Euro. Im Zuge der Behebung der Hochwasserschäden wurde der unterspülte Gleiskörper wiederhergestellt, ein Hang bei Göstling gesichert und der gelockerte Gleisschotter entlang der Strecke erneut verdichtet. Anstelle der alten Holzschwellen wurden an die 2000 neue Betonschwellen eingebaut. Die Geschwindigkeitsreduktion konnte aufgehoben werden, nun darf wieder mit 60 anstatt 20 km/h gefahren werden.


Foto: Haslebner

2095.05 mit Zug 6903 erreicht am 3. Dezember 2006 Lunz am See.

TOP UND FLOP

TOP: Projekt 10 der ODEG

Die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) hat 2006 erstmals zehn Langzeitarbeitslose zu Servicemitarbeitern im Zug qualifiziert und von Juni bis Dezember eingesetzt. Ein Mitarbeiter konnte in ein festes Arbeitsverhältnis vermittelt werden, bei einem weiteren wird dies geprüft. Mit diesem Projekt erhöhte sich die Rate der begleiteten ODEG-Züge von 20 auf 60 Prozent. Es verringerte sich der Anteil an Schwarzfahrern, auch die Versorgung mit Snacks und Getränken konnte zuverlässiger erfolgen. Nach einer Schulung gaben die Mitarbeiter auch touristische Hinweise.



Foto: ODEG

FLOP: Bahn-Provinz

Nach Ostthüringen und Westsachsen (siehe Heft 1/2006) ist auch Brandenburgs Landeshauptstadt Potsdam Bahn-Provinz: Bis auf zwei Einzel-IC halten keine Fernzüge mehr. Da auch der Interconnex seinen Laufweg geändert hat und über die Anhalter Bahn direkt nach Berlin Hbf tief fährt, bleibt nur mehr der Regionalverkehr, wenn man vom Wochenend-„Harz-Express" absieht. „Die Potsdamer Politiker sind offenbar nur mit dem Wiederaufbau des Schlosses beschäftigt und die Landesregierung interessiert nur ihr Großflughafen", meint der Bahnkunden-Verband.

SCHWEIZ

Lötschberg vor dem Start

In knapp einem Jahr, wird der fahrplanmäßige Vollbetrieb durch den Lötschberg-Basistunnel aufgenommen. Noch gibt es viel zu tun. Doch die Arbeiten seien auf Kurs, die Risiken berechenbar. Das verkündeten bei einer Medienkonferenz die vier für den Tunnel Hauptverantwortlichen, Max Friedli, Direktor Bundesamt für Verkehr, Peter Teuscher, CEO BLS Alp Transit AG, Mathias Tromp, Vorsitzender der Geschäftsleitung BLS AG, sowie Hansjörg Hess, Leiter Infrastruktur SBB. Die Arbeiten am Rohbau und die Hauptarbeiten an der bahntechnischen Ausrüstung sind abgeschlossen und das ETCS (European Train Control System) funktioniert. Am 1. Dezember 2006 wurde die Freigabe für den ganzen Tunnel verfügt, am 15. März 2007 wird die Freigabe für den operativen Probebetrieb erteilt werden, am 14. Juni 2007 diejenige für einen reduzierten kommerziellen Betrieb und ab 9. Dezember 2007 soll der Tunnel im fahrplanmäßigen Vollbetrieb sein. Im Januar/Februar 2007 finden Prüfungen des Gesamtsystems statt mit verschiedenen Ereignisszenarien. Im März 2007 werden die letzten Unebenheiten der Gleise eliminiert. Und bis Juni 2007 wird ein intensiver Versuchsbetrieb mit mehreren tausend Testfahrten durchgeführt, mit Hochtastfahrten bis 280 km/h. Dies geschieht mit einem ICE-S der DB AG, da es in der Schweiz keine geeigneten Züge gibt. Die neuen Cisalpino werden im Tunnel 250 km/h fahren, die Intercity mit 200 km/h und Güterzüge je nach Zuggattung mit 100 km/h. Der dichte Fahrplan wird vor allem auf dem 21 Kilometer langen einspurigen Abschnitt ohne Kreuzungsmöglichkeiten eine große betriebliche Herausforderung sein. Zur Erinnerung: Nur der Abschnitt ab der Nothaltestelle Ferden bis ins Wallis ist doppelspurig. Verspätete Züge müssen dann entweder den längeren, bisherigen Weg über den Berg nehmen oder auf eines der nächsten Zeitfenster warten.



Foto: Seraphin

Am 2. Dezember 2006 fand ein kleines Treffen der Generationen mit den beiden Ferkeltaxen 772 312 und 367 beziehungsweise den beiden City-Bahn-Triebwagen VT 513 und 516 im Bf Schlettau auf der Strecke Markersbach – Annaberg statt. Beide Sonderfahrten hatten als Ziel den erzgebirgischen Weihnachtsmarkt.

BOMBARDIER

Erste Probefahrten

Die IGT-Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik mbH ist ein öffentliches EVU, das sich vorwiegend auf Probe- und Überführungsfahrten von Fahrzeugen ohne hoheitliche Zulassung spezialisiert hat. In diesem Zusammenhang arbeitet die IGT im Rahmen der Inbetriebnahme und Erprobung von neu entwickelten Fahrzeugen mit den großen Systemhäusern zusammen. Bombardier beauftragte jüngst IGT, Probefahrten mit der neuen dieselelektrischen Lokomotive vom Typ „TRAXX P160 DE" (BR246) für die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) durchzuführen. Am 14. und 15. Dezember 2006 unternahm IGT gemeinsam mit den Technikern von Bombardier die ersten umfangreichen Tests mit der 246 001-2 auf dem DB AG-Netz mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h. An beiden Tagen startete das Programm gegen 8.30 Uhr in Kassel Rbf und führte über Eichenberg, Göttingen nach Hannover und zurück. Dabei wurde die Altbaustrecke genutzt. Für Fahrten mit der einzeln fahrenden Lokomotive bis 160km/h durfte die dynamische Bremse nicht angerechnet werden, deshalb fuhr man am 15. Dezember unter dem besonderen Betriebsverfahren „Versuchszüge fahren" mit 160 km/h in Versuchsabschnitten, ehemals umgangssprachlich „Grüne Welle" genannt.



Foto: Bertrand

15. Dezember 2006 in Hannover Wülfel: 246 001 steht kurz vor der Versuchsfahrt unter dem Modul 408.1431, ehemals „Grüne Welle" genannt, über die SFS nach Orxhausen für Messungen bis 160 km/h.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE



1980

Hugo war einmal

Der im Gelsenkirchener Stadtteil Sutum gelegene Güterbahnhof Hugo wurde mit der Schachtanlage Hugo am 20. August 1879 eröffnet und diente dem Wagenverkehr von und zur gleichnamigen Zeche. Neben den Anschlussgleisen zur Kohlenzeche und dem Gleisanschluss an das DB-Streckennetz zwischen Gelsenkirchen-Zoo und Gelsenkirchen-Buer Süd führte von Hugo noch ein Anschlussgleis zum Kohlehafen Hugo und ein Gleis zum Bahnhof Gelsenkirchen-Horst Nord. Auf den Bildern ist die westliche Ausfahrt aus Hugo mit der Unterquerung der Personenzugstrecke von Wanne-Eickel nach Dorsten zu sehen. Über den Bahnhof Hugo, der noch Anfang der 1980er-Jahre mit moderner Lichtsignaltechnik ausgestattet wurde, wurden 1980 noch 3,5 Millionen Tonnen Steinkohle abtransportiert. 1997 wurde dort die Kohleförderung eingestellt. Seitdem rosten die Gleise. Nur noch das Durchfahrgleis nach Horst Nord wird heute noch befahren.

2006



Auch hier bedeutet das Ende der Kohleförderung das gleichzeitige Ende des Schienenverkehrs.

Fotos (2): Hubrich



Foto: Marquardt

Ende November wurde der als letzter seiner Art in Kempten verbliebene Vorserien-628, 628 014, verschrottet. Nachdem der durch spielende Kinder ausgebrannte VT nicht mit den anderen Fahrzeugen nach Polen verkauft werden durfte, wurde er ab Ende November durch eine Spezialfirma fachgerecht zerlegt und entsorgt.

DB AG

100 Jahre Hamburger Bahnhof

● Die Deutsche Bahn AG feierte am 6. Dezember 2006 das 100-jährige Bestehen des Hamburger Hauptbahnhofs. Zum Gratulieren kamen Axel Gedaschko, Staatsrat für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, Rolf Reh, Vorstand Betrieb/Entwicklung von DB Station&Service AG, sowie Friedemann Kessler, Leiter des Regionalbereichs Nord von DB Station&Service AG. Mit einem Festakt in der Wandelhalle wurde ein dreitägiges Bahnhofsfest eröffnet. Den Gästen bot die Bahn ein buntes Programm. Als Ehrengast kam die 012 100 aus dem DB-Museum Neumünster. Die Dampflok fuhr am Jubiläumstag auf Gleis 7 a auf und ab und zog die Besucher an. Kritisiert wurde das organisierte Festprogramm jedoch auch: Das Verteilen von McDonalds-Fähnchen, DB AG-Windrädchen für Kinder, ein öffentlicher und kostenloser Frisör, ein buntes Musikprogramm oder auch ein grölender Störtebeker unter den Festrednern hätten relativ wenig mit der Geschichte und dem geschichtsträchtigen Ereignis zu tun. Der neue Hamburger Hauptbahnhof fasste seinerzeit vier Bahnhöfe zusammen und hatte bei seiner Eröffnung zwölf Gleise. Mit dem Hauptbahnhof wurde auch die „Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn“, die spätere S-Bahn, mit Dampfzügen in Betrieb genommen.

VEOLIA VERKEHR GMBH

Mehr und Neues in Ost und West

● Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 durften sich Gesellschaften der Veolia Verkehr GmbH (ehemals Connex) über Zuwächse bestellter Verkehrsleistungen freuen. Die größten Übernahmen gab es auf drei Strecken des sogenannten Emscher-Münsterland-Netzes. Dort führt die „NordWestBahn" im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und des Zweckverbandes SPNV Münsterland (ZVM) den Nah- und Regionalverkehr auf rund 140 Kilometern Strecke durch, die jährliche Verkehrsleistung beträgt 1,5 Millionen Zugkilometer. Die Linien im Einzelnen: RE 14 „Der Borkener" Borken – Dorsten – Essen (Stundentakt, Sonnabend und Sonntag in Randzeiten zwischen Dorsten und Borken zweistündlich), RB 43 „Emschertal-Bahn" Dorsten – Dortmund (werktags und Sonnabend bis Mittag stündlich, sonst zweistündlich) und RB 45 „Der Coesfelder" Coesfeld – Dorsten (werktags stündlich, Sonnabend und Sonntag zweistündlich). Eingesetzt werden Triebwagen des Typs Talent. In Dorsten entsteht darüberhinaus die Betriebswerkstatt für die Züge des Emscher-Münsterland-Netzes. Bis zu deren Fertigstellung im Frühjahr gibt es Abstell- und Tankanlagen in einer Übergangslösung. Insgesamt werden rund 40 Mitarbeiter eingestellt. Der Start ist bis auf kleinere Verzögerungen weitgehend reibungslos gelungen. Ob dies im Osten der Republik klappen würde, war bis kurz vor der Betriebsaufnahme auf der Ostbahnstrecke Berlin – Küstrin (Kostrzyn) fraglich: Die Veolia-Tochter Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) übernahm als „Oderlandbahn" die Bedienung von der DB AG. Doch die polnische Eisenbahnaufsichtsbehörde verweigerte lange die Betriebserlaubnis für die dort ebenfalls eingesetzten Talente im Abschnitt Kietz – Kostrzyn. Erst am 8. Dezember traf die lang ersehnte Genehmigung aus Warschau ein. Die Oderlandbahn wird stündlich bedient, Start in Berlin ist wie bisher der Bahnhof Lichtenberg. Der nach wie vor einzige private Fernzug Interconnex verkehrt auch nach einem neuen Fahrplan: Dreimal tägich pendelt er zwischen Berlin und Leipzig. Er ist nur wenig langsamer als die ICE der DB AG, im Preis jedoch attraktiver. Bei Online-Buchung ist bereits ab zwölf Euro eine Fahrkarte erhältlich. In Berlin hält er am Potsdamer Platz und im Hauptbahnhof (tief). Am Wochenende erfolgt die Verlängerung nach Rostock. Aufgegeben wurde hingegen die Anbindung von Gera. Zum Einsatz kommen Neubauwagen, die für die NOB gefertigt wurden.


Foto: Schulz

Ende gut, alles gut: Die Oderlandbahn darf mit ihren Talent-Triebwagen von Berlin ins polnische Kostrzyn (Küstrin) pendeln.



Foto: Emersleben

Mit Neubauwagen verkehrt der Interconnex von Leipzig nach Berlin und endet dort im Hauptbahnhof (tief).


Foto: Henschel

Am 10. Dezember 2006 trifft einer der neuen NWB-Talente in Dorsten auf die dort abgestellte V 36 412 des Eisenbahn-Tradition-Vereins, Lengerich.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Wloka

232 531 bespannte am 9. Dezember 2006 den letzten auf der Franken-Sachsen-Magistrale gefahrenen IC bis Reichenbach. Die Aufnahme entstand beim Halt in Hof, das mit langem Betätigen des Signalhorns zum Abschied verlassen wurde. Der IC 2169 wurde in Reichenbach auf 120 115 umgespannt und bis nach Dresden gebracht. Somit endete an diesem Abend die lange Zeit der lokbespannten Züge, die nun von Triebwagen der BR 612 ersetzt wurden.

SACHSEN

Planmäßiger Güterverkehr

● Ab und zu wird ein Getreidelager in Großschirma bei Freiberg von DB Railion-Logistics bedient. Das Lager, das seinen Anschluss an der von der Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS) gepachteten Strecke Nossen – Freiberg hat, wurde im November wieder einige Wochen mit Dresdner 298 angefahren. Somit fand auf dieser Strecke wieder planmäßiger Güterverkehr statt. Sie dient sonst größtenteils nur noch dem Tourismus für Sonderfahrten.



Foto: Seraphin

Am 28. November 2006 verlässt 298 163 vor der Kulisse des Getreidelagers mit sechs vollen Wagen die Ortschaft Großschirma auf der Rückfahrt nach Freiberg.

Der Schwellenleger

Attraktiver Schienenverkehr

● Irgendwie geht es doch. Trotz der Kürzung von Regionalisierungsmitteln ist attraktiver Schienenpersonenverkehr möglich. Die Bayern haben am 10. Dezember sogar den größten Fahrplanwechsel seit zehn Jahren erfolgreich absolviert. Dabei wiegt zwar die neue Fernverkehrsachse zwischen München und Nürnberg mit ihrem ICE-Verkehr im Halbstundentakt schwer, aber es blieben auch mehr als Brosamen für den Regional- und Nahverkehr übrig. Sicher, Bayern ist eines der wirtschaftlich stärkeren Bundesländer und in der Wirtschaftskraft nicht mit Sachsen-Anhalt oder Brandenburg zu vergleichen, aber auch die Fleischtöpfe der bayerischen Landesregierung sind längst nicht mehr prall gefüllt. Sie scheint jedoch die Notwendigkeit eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs gerade in einem Flächenland wie Bayern verinnerlicht zu haben. Der Nahverkehrshimmel in Bayern ist sicher nicht ausschließlich weiß-blau, es gibt auch graue Regionen, aber das Bemühen, wenigstens den Status Quo zu erhalten, ist zu erkennen.



Foto: Schulz

Am 1. Dezember 2006 traten die beiden Triebwagen 672 903 und 672 902 (LVT-S) nach erfolgter Untersuchung bei Bombardier Hennigsdorf die Rückfahrt zur Burgenlandbahn an, wo sie wieder im Regelbetrieb verkehren sollen. Die Aufnahme zeigt die Fahrzeuge in Satzkorn (Berliner Außenring).



Foto: Korthof

Im neuen, am 10. Dezember 2006 in Kraft getretenen Fahrplan wird der Bahnhof Köln-Messe/Deutz tief (Gleise 11 und 12) nicht mehr von den ICE-Zügen der Verbindung Köln/Bonn-Flughafen – Berlin angefahren. Wegen Gleisbauarbeiten zwischen Köln-Messe/Deutz und Köln-Mülheim werden diese Züge über Köln Hbf geführt. Mit dieser Maßnahme verlor Köln-Messe/Deutz seine letzten Fernverkehrshalte.

Am 27. April 1975 wartet 175 011 in Wien FJB alt: Die Hallenschürze ist bereits entfernt, ab Sommer wird der Bahnhof abgebrochen.



„Stewardess bei der Betreuung von Reisenden, hier am Vindobona; 06.05.1966“: Die DR gab sich viel Mühe.

Foto: Historische Sammlung DB AG/Stephan

Vor 50 Jahren, am 13. Januar 1957, wurde der internationale Zuglauf Berlin – Wien als schnelle Tagesverbindung mit Triebwagen via Prag wiederbelebt. Gestartet mit Altbau-SVT, fahren heute Eurocitys. →



SERVUS VINDOBONA!

Berlin – Prag – Wien: Der Zug durch den „Eisernen Vorhang“

Foto: P. Schmied


Einzelnummer 10 Pf

Berliner Zeitung

13. Jahrgang

Donnerstag, 10. Januar 1957

Wie Herr Schwieger berichtete, fielen in lohn nur 1,26 WM gezahlt.

Vindobona-Expreß von der Probefahrt zurück

Diese neue Verbindung Berlin–Prag–Wien ist offiziell für den 13. Januar vorgesehen. Der von der Deutschen Reichsbahn gestellte neue Schnelltriebwagenzug erster und zweiter Klasse, im RAW Wittenberg gebaut, erhielt auf Wunsch der österreichischen Bundesbahn den Namen „Vindobona", den lateinischen Namen für Wien.

Repro: Archiv Berliner Verlag

Um internationales Ansehen bemüht: Die Presse in der DDR-Hauptstadt berichtete stolz vom Start des „Vindobona-Expreß".

Einer der bekanntesten, wenn nicht der bekannteste internationale Zuglauf, der in der DDR startete, galt lange als Prestige-Zug der DR und war der Fernweh-Traum vieler ostdeutscher Eisenbahnfreunde: Der „Vindobona" von Berlin nach Wien über Prag (Praha) feiert dieser Tage seinen 50. Geburtstag.

Mitte der 1950er-Jahre: Trotz des „Eisernen Vorhanges" nahm der Reiseverkehr innerhalb Europas zu. Österreich, das im Oktober 1955 seine Souveränität wiedererlangte, wollte verbesserte Zugverbindungen auch nach Osteuropa. Die DR ihrerseits peilte internationale Schnelltriegwagen-(SVT)-Läufe an, unter anderem Berlin – Paris, setzte sich aber auf den europäischen Fahrplankonferenzen nicht durch. Immerhin gab es seit 1950 die Schnelltriebwagenverbindung „Mir" (Frieden) von Berlin nach Prag.

Im Dezember 1956, der Sommerfahrplan für 1957 war in Arbeit, trafen sich Vertreter von DR, ČSD und ÖBB am Rande einer Fahrplankonferenz in Lissabon. Sie verabredeten die versuchsweise Einführung einer Tagesverbindung Berlin – Prag – Wien mit SVT ab 13. Januar 1957 – im laufenden Winterfahrplan – bis vorerst 1. Juni 1957. Eine Probefahrt Berlin – Wien wurde für den 6. Januar, die Rückfahrt Wien – Berlin für den 8. Januar angesetzt. Die DR richtete zwei SVT der Bauart Köln her, zwei weitere SVT der Bauart Leipzig kamen in Reserve. Der „Berliner Zeitung" vom 10. Januar 1957 (siehe Faksimile) war der Start des „Vindobona" eine Meldung auf der Titelseite wert!

Auch Österreich lobte den Zug. Die in Wien erscheindende Fachzeitschrift „Eisenbahn" schrieb in der Februarausgabe 1957: „Mit der neuen Schnellverbindung DS 55/54 Wien – Berlin – Wien, die unter der Bezeichnung ‚Vindobona-Expreß' läuft, wurde ab 13. Jänner 1957 in der Richtung Nord-Süd nicht nur die kürzeste Eisenbahnverbindung mit Prag und Berlin, sondern ... auch die derzeit beste mit Kopenhagen hergestellt. ... Bei der Abfahrt in der dänischen Hauptstadt um 18,00 Uhr wird Berlin mit Schlafwagen um 6,12 Uhr erreicht und dort Anschluss an den ‚Vindobona' gefunden. ... Die zur Führung des ‚Vindobona' von der Deutschen Reichsbahn verwendeten Triebfahrzeuge enthalten sehr komfortabe Abteile 1. und 2. Klasse sowie einen Speiseraum für 30 Personen."

Erwähnung verdient, dass der „Vindobona" mit seinem Start Mitte Januar noch vor Einführung der „Trans Europ Express"-Züge (TEE) auf Fahrt zwischen drei europäische Hauptstädte ging; die TEE nahmen erst zum Sommerfahrplan am 2. Juni 1957 den Verkehr auf.

Die neue Verbindung wurde von Anfang an ein Erfolg. Aufgrund seiner Fahrzeiten nahmen ihn viele Österreicher für Urlaub und Geschäftsreisen dankbar an. Die SVT der Bauarten Köln und Leipzig waren mit ihrem Alter von 19 bis 23 Jahren durchaus noch aktuell, hinsichtlich Komfort setzten sie ohnehin Maßstäbe.

Zum ersten von den drei beteiligten Bahnverwaltungen vereinbarten Wechsel in der Gestellung der Zuggarnituren Ende Mai 1960 war die ČSD an der Reihe. Sie bot den Ganz--Triebwagen mit dieselmechanischem (!) Antrieb an, der bei der ČSD die Baureihenbezeichnung M 495.0 erhielt und in etwa baugleich war mit den DR-VT 12.14. Diese waren in Be- →

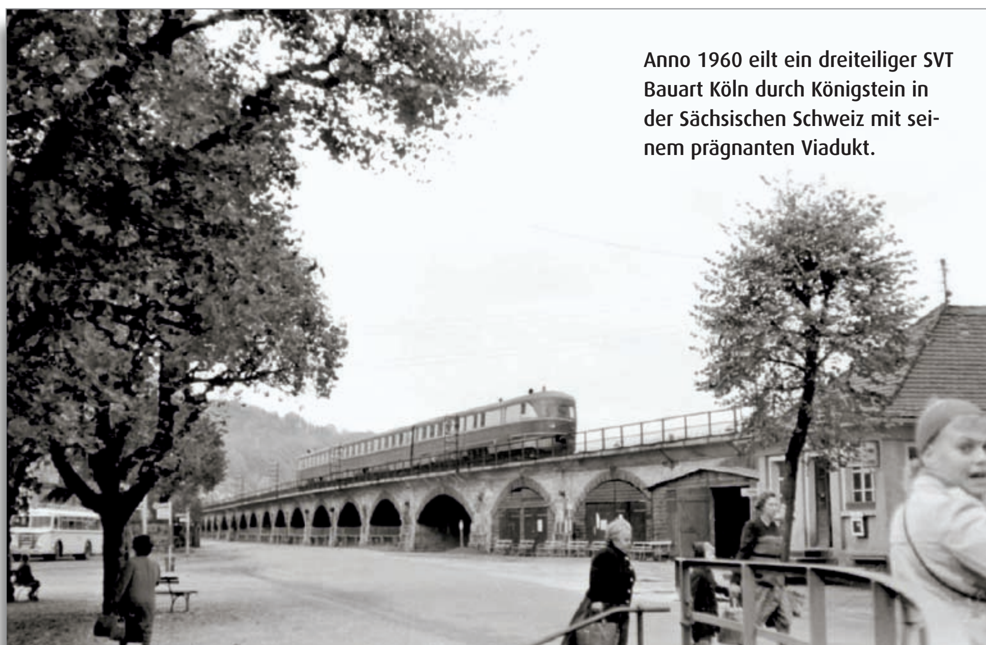

Anno 1960 eilt ein dreiteiliger SVT Bauart Köln durch Königstein in der Sächsischen Schweiz mit seinem prägnanten Viadukt.

Foto: Slg. A. Mehnert

Foto: ZBDR/Slg. R. Garn

Berlin-Ostbahnhof, Frühjahr 1966: Links VT 137 Bauart Leipzig als „Vindobona“, rechts Neubau-VT 18.16.01 als „Neptun“.



Foto: H.-J. Kirsche

Auch die SVT Bauart Hamburg setzte die DR nach Wien ein, einige wie VT 137 152 (Bild vorn) kamen 1958 aus der Bundesrepublik.

Im Januar 1957 ging der „Vindobona“ mit SVT Köln auf seine große Reise



Am 28. Mai 1961 warten die CSD-VT M 495 006 und 004 in den Abstellgleisen von Wien FJB: In der Hauptsaison fuhren sie doppelt.

Foto: P. Schmied

Nur zwei Jahre fuhr die ÖBB-Reihe 5045 „Blauer Blitz“. Im Juli 1963 passiert ein fünfteiliger Zug nach Wien die Elbe bei Königstein.

Foto: ZBDR/Slg. R. Garn

ČSD- und ÖBB-Triebwagen: Eher Verlegenheitslösungen als vollwertige Fernzüge

zug auf Reisequalität ein Rückschritt, auch hatte die Maschinenanlage mit zweimal 450 PS kaum Reserven. Vierteilig konzipiert, war der M 495.0 zwischen den Metropolen meist nur dreiteilig unterwegs.

Die ÖBB setzten zwischen Sommer 1962 und Sommer 1964 Triebwagen als „Vindobona" ein. Dazu baute man für die „Blauer Blitz" genannte Reihe 5045 eigens für den Einsatz als „Vindobona" drei Halbspeisewagen. Weiterer Unterschied zum „Blauen Blitz" im ÖBB-Binnenverkehr war der Verzicht auf Steuerwagen: Zwecks Zuverlässigkeit und Leistungsreserven fuhr man stets mit zwei Triebköpfen. Doch war auch dieser Typ mit zweimal 500 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von nur 115 km/h eher eine Notlösung. Trotz Nachrüstung und Anpassung (woraus dann vier 5145 wurden) setzten die ÖBB ihre Triebzüge nicht noch einmal ein; der ab 1968 fällige Turnus wurde stattdessen von ČSD und DR gestellt und entsprechend abgegolten.

So wechselten sich in den Jahren 1964 bis 1972 ČSD und DR ab: Bis Sommer 1966 ČSD mit M 498.0, Sommer 1966 bis Mai 1969 DR (erst noch mit Altbau-SVT, ab September 1966 verstärkt und später ausschließlich mit dem neuen VT 18.16) und MItte 1969 bis Mai 1972 nochmals ČSD mit angepassten, eigentlich als Eilzugtriebwagen konzipierten M 296.1.

Einer, der in dieser Zeit seinen Dienst auf dem „Vindobona" antrat, war der Berliner Lokführer Gerhard Zeitz. 1956 legte er die Lokführerprüfung ab. Anfang der 1960er-Jahre, nun im Bw Berlin-Ostbahnhof, fuhr er 01, 03, 62, 65 und 78. Mit 32 Jahren war er 1966 der jüngste Lokführer, der den neuen VT 18.16 fahren durfte.

„Die erste planmäßige Fahrt nach Österreich begann für mich am Silvestertag 1966. Zu diesem Zeitpunkt bestand unsere Lokführerbesatzung aus drei gestandenen Kollegen des Bw Berlin-Karlshorst. Weil ich der jüngste Lokführer auf dem vierteiligen Triebzug war, durfte ich ab Dresden Hbf ans Ruder. Ich nahm auf der rechten Seite des Cockpits bis Prag Hauptbahnhof diesen verantwortungsvollen Platz ein. Stets waren ein oder zwei Kollegen an meiner Seite." →

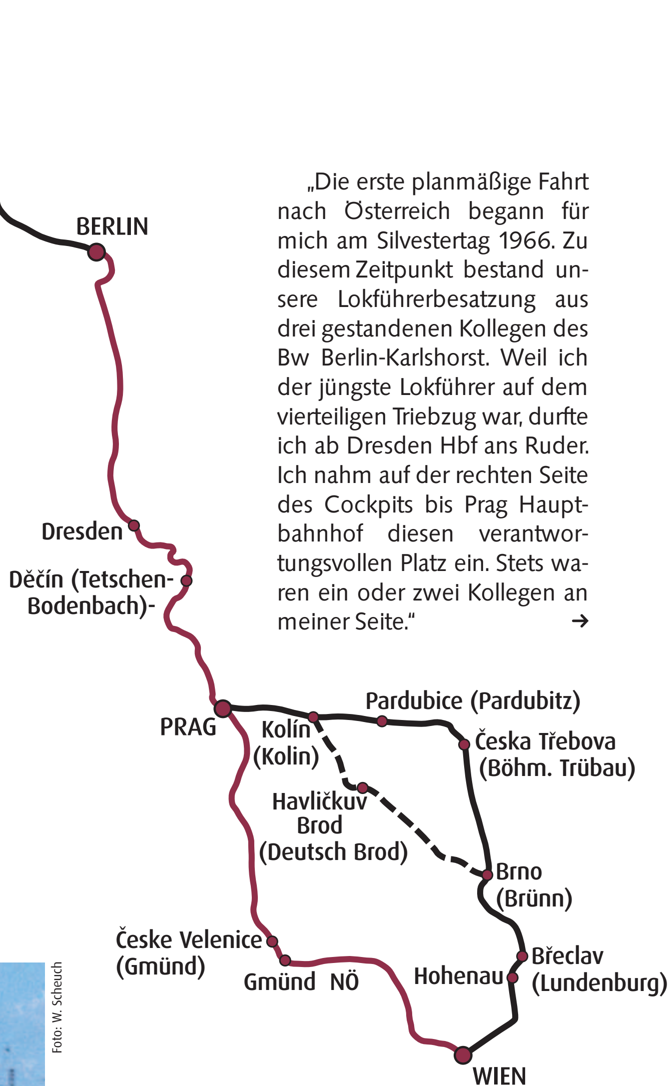



Foto: W. Scheuch

Von 1964 bis 1966 waren wiederum von Ganz gebaute Triebzüge M 295.0 für die ČSD im Einsatz. Auch diese befriedigten nicht.



Foto: H.-J. Kirsche

Noch einmal der „Blaue Blitz" der ÖBB, der im Juli 1962 in Berlin-Ostbahnhof mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht wurde.


Foto: A. Mehnert

Von 1969 bis 1972 trafen sich die M 296.1 in Prag Hbf. Dabei wurden ein Triebkopf und zwei oder drei Mittelwagen ausgetauscht.

Mai 1979: Der SVT 175 verlässt Limberg-Maissau. Das zweite Gleis der Franz-Josefs-Bahn fehlt, der SVT folgt zum Monatsende.

Foto: P. Schmied

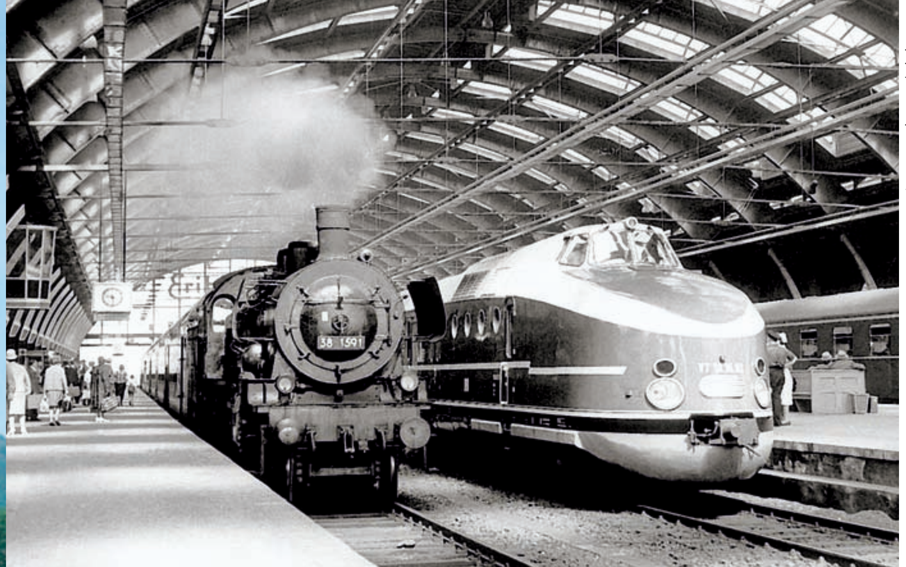


Foto: Histor. Sammlung DB/Schulz

Wie der Baumusterzug erhielt auch VT 18.16.02 eine abweichender Lackierung, Juli 1965 im Ostbahnhof Berlin neben 38 1591.

Schwierigkeiten bereitete der schlechte Oberbauzustand in der ČSSR zwischen Děčín und Tábor und die starke Streckenbelegung. Auf kurzen Weichen mit sehr engen Radien wurde der SVT sehr oft über Bahnhofsnebengleise geleitet, weil die Hauptgleise alle mit Güterzügen belegt waren.

Der letzte Einsatz von ČSD-Triebwagen begann mit der verspäteten Ablieferung der in Studenka gebauten M 296.1. Diese gingen nicht zum Fahrplanwechsel, sondern erst im August 1969 in den Betrieb. Zwischen zwei Triebwagen wurden zwei bis vier Mittelwagen eingefügt. Dabei wurde eine sehr interessante Technologie angewandt: Zwischen Berlin und Prag fuhr die Garnitur sechsteilig. In Prag setzte man zwei Mittelwagen aus und fuhr vierteilig bis Wien weiter.

Von 1972 bis zum Ende der SVT-Einsätze am 26. Mai 1979 war ausschließlich der nun als BR 175 bezeichnete Triebzug der Bauart Görlitz im Einsatz. Für viele Eisenbahnfreunde nicht nur in der DDR und Österreich wurden „SVT 175“ und „Vindobona“ zu Synonymen.

Zu Beginn der 1970er-Jahre baute man in Prag den Hauptbahnhof um. Der „Vindobona“ fuhr zeitweise den Bahnhof Praha střed. (Prag Mitte) an. Nach

Für viele Eisenbahnfreunde der Vindobona: SVT 175



Foto: Histor. Slg. DB/Hein

Ab Mitte 1966 (Bild, Berlin Ostbahnhof) und von 1972 bis 1979 setzte die DR ihren Paradezug ein.



Foto: H.-J. Kirsche

Stilvoll präsentiert sich das Speiseabteil im SVT Görlitz vor dem Ansturm, 1976.

Umbau des Hauptbahnhofes hielt der „Vindobona" ab 1975 wieder dort, musste aber nach wie vor in eine Spitzkehre im Bahnhofsvorfeld.

In Wien wurde der alte Franz-Josefs-Bahnhof ab 1975 abgerissen und wich einem unterirdischen Neubau. Der „Vindobona" hielt während der mehrjährigen Bauarbeiten in Wien-Mitte. Dabei handelt es sich um die aufgewertete S-Bahn-Station Wien-Landstraße, die man des „Vindobona" wegen umbenannt hatte!

Wie sah der Abend für das DR-Personal aus? Gerhard Zeitz: „Nach Ankunft in Wien FJB fuhr unser Triebzug zurück aufs zugeteilte Abstellgleis. Hier wurde der Zug von außen und am Fahrzeugboden gewissenhaft untersucht. Fast immer waren im Kanal irgendwelche Fehler sichtbar. Nach der Fertigmeldung in der Lokdienstleitung zogen wir wieder unsere Dienstuniform an und gingen in eine Gaststätte zum Abendessen. Unsere Vorsteher aus Karlshorst sind ab und zu mitgekommen. Wir hatten jeder 128 Schiling, da konnte man schon etwas mit anfangen."

Es gab auch weniger Lustiges: „Die Staatssicherheit ist immer mitgefahren im Zug, in Zivil, und ich bin sicher, wir sind überwacht worden." Weit nach der Wende erfuhr Gerhard Zeitz, dass auch seine Familie gründlich ausgehorcht wurde. Seine Akte will er bei der Birthler-Behörde trotzdem nicht einsehen. Kollegen, die es taten, rieten ihm ab: „Geh' nicht dahin! Du kriegst einen Weinkrampf, was für schlechte Menschen wir gewesen sind!" →

Vorbereitung auf den Planeinsatz ab 28. Mai 1972: Messfahrt mit SVT 175

„Von früheren Einsätzen des VT 18.16 auf ČSD-Strecken waren Probleme mit der Motoraufhängung (Anrisse) bekannt. Auch stellten sich die Motoren während der Fahrt ohne erkennbaren Grund ab. Fachleute der DR vermuteten durch schlechte Gleislage hervorgerufene harte Stöße auf das Fahrzeug als Ursache. Daher sollten Schwingungsmessungen an verschiedenen Stellen des Triebdrehgestells und der Motoraufhängung vorgenommen werden. Anfang Mai bereitete die Messgruppe Prüfstandsversuche (Prü I) der VES-M Halle, Außenstelle Dessau, den SVT 175 005/006 für die Messfahrt vor und stattete ihn im Raw Wittenberge mit Messwertgebern und Auswertungstechnik aus. Die Fahrt begann am 15. Mai in Berlin-Karlshorst mit dem sechsteilig hergerichteten Triebzug, um eine entsprechende Belastung der Fahrmotoren zu erreichen. Kurz hinter Block Dahlewitz bei zirka 105 km/h gab es an einem Vorsignal in Warnstellung eine Zwangsbremsung: Der Zug hatte eine neue Indusi erhalten, doch war sich der Triebfahrzeugführer nicht sicher, ob sie zwischen Berlin und Dresden aktiv war. Das war nun geklärt, die Technik hatte funktioniert. Nach Beschleunigen und Fahren in der Fahrstufe sechs über einen größeren Zeitraum gingen kurz nacheinander beide Maschinenanlagen in den Leerlauf. Laut Anzeige war die Kühlmitteltemperatur zu hoch, aber die Ursache waren zu niedrig eingestellte Temperaturwächter. Sie wurden neu eingestellt und die Fahrt ging weiter. Nach 30 Minuten Pass- und Zollkontrolle in Bad Schandau (für den Messtrupp von zehn, zwölf Leuten) stieg der ČSD-Lotse zu. Für die 123 Kilometer von Dečín nach Prag wurden 140 Minuten benötigt, was nicht einmal 60 km/h im Durchschnitt entsprach. Über die Kehre Praha-Rabovka und ein Verbindungsgleis ging es zum Prager Hauptbahnhof. Dann führte die Fahrt über Benešov nach Tábor. Diese Strecke war von besonderem Interesse, da sie längere Abschnitte mit neun bis elf Promille Steigung aufweist. Eine Maschinenanlage wurde abgeschaltet, so dass die zweite unter Volllast lief. Teilweise wurden nur 40 bis 50 km/h erreicht. Aber der Versuch bestätigte, dass der Zug auch bei Ausfall einer Maschinenanlage in der Lage war, die Strecke zu räumen. Nach 23 Uhr wurde Tábor erreicht, wo übernachtet werden sollte. Doch wegen Gleisarbeiten am nächsten Tag fuhren wir sofort nach Benešov zurück, wo wir gegen 2 Uhr ankamen. Nach 20 Stunden Einsatz hatten wir endlich Ruhe. Abfahrt am nächsten Tag war 11.35 Uhr. Nach Aufenthalt und Kühlwassernehmen in Prag waren wir gegen 20.15 Uhr wieder im Bw Berlin-Karlshorst. Außer unserer Einheit standen 175 007/008, 175 011/012 und der Reservetriebkopf 175 019 für den „Vindobona" zur Verfügung." ***Axel Mehnert***

Fotos (2): A. Mehnert



Die Einheit 175 005/006 wartet in Praha hl.n. auf die Rückfahrt nach Berlin.



Beimannseite im SVT 175 in der Kanzel, vom Personal auch Cockpit genannt.





Fotos (2): V. Emersleben

Seit 23. Mai 1993 ist der „Vindobona" Eurocity, und seit 28. Mai 2006 hält er in Berlin Hbf tief (o.). Die Anzeiger im Zug verweist auf den Namen (li.).

Bereits 1966 ging namentlich von der ČSD der Wunsch aus, den Zug lokbespannt zu fahren. Erst das Beharren des „Bruderstaates" DDR führte zur Entwicklung des erwähnten M 296.1! Mitte der 1970er-Jahre wurde die Umwandlung des bisherigen Triebwagenzuges konkret. Der SVT 175 war auch sechsteilig sehr oft voll ausgelastet; vor Stehplätzen schützte lediglich die Platzkartenpflicht. Und da die Gleise in der ČSSR nicht besser wurden, häuften sich bei ihm die Schäden und zwangen zu Ersatz (siehe Kasten auf dieser Seite).

Am 26. Mai 1979 fuhr der „Vindobona" das letzte Mal als Triebwagen von Wien nach Berlin. Es war auch der letzte SVT-Dienst für Gerhard Zeitz: „Als wir in Wien abgefahren sind, mussten wir alle Materialien einladen. Wir hatten viele Bremssohlen und anderes dort gelagert, was wir im Lauf der Zeit aus Karlshorst mitgebracht haben. Jetzt waren wir die Dummen, wir waren drei Stunden zugange und mussten alles mitbringen! "

Schon der Gegenzug am selben Tag fuhr, aus ČSD-Wagen gebildet, mit Lokomotive. Die DR setzte zwischen Berlin und Děčín meist die 132 ein, die ČSD die „Brillenschlangen" T478/BR754. In Österreich schließlich sah man meist die 2143 vor dem Zug. Die ČSD-Lokomotiven brachten den Zug bis Gmünd, wo er übernommen wurde. Ein Kuriosum ist, dass es auch erstmals zu planmäßigen Dampfbespannungen kam und zwar in der ČSSR!

Mit der Umwandlung in einen lokbespannten Zug änderten sich Zuggattung und Zugnummer. Das gab es auch vorher schon, wenn auch etwas feiner. So fuhr der „Vindobona"

Ersatzgarnituren und Umleitungen: „Vindobona" in Nöten

Fotos (3): E. Lassbacher

„Ich erinnere mich noch gut, wie ich zu dieser Aufnahme (li.u.) gekommen bin: Bei einer Vorbeifahrt mit der Stadtbahn, heute U4, habe ich in Wien-Mitte die creme-orangenen DR-Städteexpress-Wagen, nicht aber die Lokomotive gesehen. Ein Blick auf die Uhr – keine Zeit mehr zum Anmelden beim Fahrdienstleiter, daher eiligst hinter einem Firmengebäude herum auf die Rampe zum Bahnhof , und da kam der Zug auch schon. Leider nicht mit einer insgeheim erhofften DR-118 (die hatte natürlich keine Zulassung für Österreich und die ČSSR), aber die 2143 war auch recht nett. Der „Vindobona" ist auch in den folgenden Tagen noch einige Male in dieser Konstellation gefahren, offenbar hat es mit den 175 irgenwelche Probleme gegeben.

Probleme infolge Hochwassers gab es 1997, als am Nachmittag des 21. Juli ein Schutzdamm bei Stillfried undicht wurde und die Behörden eine Streckensperre der Nordbahn (Wien – Hohenau) verfügten, die bis zum 4. August galt. Damals wurden die internationalen Reisezüge über die Nebenbahn Hohenau – Mistelbach (Bild re.u.) und die ehemalige Ostbahnstrecke Wien – Laa a.d. Thaya – Brünn umgeleitet. Weil die Nebenbahn seit 1988 nur dem Güterverkehr dient, und dies im Wesentlichen nur während der jährlichen Zucker-rübenkampagne von Oktober bis Dezember, war sie in entsprechend mangelhaftem Erhaltungszustand und nur mit geringen Geschwindigkeiten befahrbar. Schon damals wurde eine Umleitung über die Slowakei erwogen, die aber noch nicht in der EU war. Seitens Österreichs hatte man Bedenken, dass die Slowakei von auswärtigen Reisenden ein Transitvisum verlangt hätte.



Slowakei-Umleiter bei Devínska Nova Ves, 22. Mai 2006.

Am 3. April 2006 brach ein Damm bei Dürnkrut. Binnen weniger Minuten stand der Ort unter Wasser, der Fahrdienstleiter musste per Boot geborgen werden. Die Streckensperre dauerte bis zum 24. Mai 2006. Diesmal verkehrten die umgeleiteten Schnellzüge als Korridorzüge ohne Passkontrolle. Probleme im Betrieb gab es nur am ersten Tag. Die Slowaken erlaubten der ÖBB, mit 2016 bis Devínska Nova Ves zu fahren (o.); die Abfahrtszeit des „Vindobona" wurde von 11.08 Uhr auf 9.38 Uhr vorverlegt." ***Ernst Lassbacher, Wien***



Als Städte-Express mit 2143.75, August 1978 in Wien-Mitte.



Auf der Güter-Nebenbahn Hohenau – Mistelbach, 2143 035 am 26. Juli 1997.

Foto: V. Emersleben

Wahrlich bunt war der Zug Anfang der 1990er-Jahre: DR-Vorspann, ČSD-Planlok, ÖBB- und DR-Wagen! Dresden-Neustadt, Frühjahr 1991.

von 1957 bis 1973 mit der Zugnummer 55/54 als TS (Triebwagen-Schnellzug) der ÖBB und Express bei DR und ČSD. Von 1973 bis 1979 änderte sich die Zugnummer in TS/Ext 70/71, und als lokbespannter Zug hieß er D 374/375 bis zum Winterfahrplan 1990/91.

Noch immer galt der „Vindobona“ als ein besonderer Zug. Als nach der Wende in der DDR und der sanften Revolution in der ČSSR der Reiseverkehr zunahm, bildete man ihn aus DR- und ÖBB-Schnellzugwagen und zwar in fast allen vorhandenen Farbvarianten!

Zum Jahresfahrplan 1992/93 wurde der Laufweg des „Vindobona“ zwischen Prag und Wien geändert von der Zugattung her wurde er ein Zwitter: Zwischen Dresden und Berlin, wo erstmals bei der DR 160 km/h im Planbetrieb gefahren wurden, war er als Intercity in die Zwei-Stunden-IC-Linie Hamburg – Berlin – Dresden eingebunden. Von Dresden bis Wien fuhr er als D-Zug. Ab Prag führte man ihn nicht mehr über die Franz-Josefs-Bahn, sondern über die tschechische Magistrale Prag – Kolín – Havličkuv Brod – Brno (Brünn). Endbahnhof in Wien war nun Südbahnhof/Ostseite.

Mit dem Sommer 1993 wurde der „Vindobona“ in das Eurocity-Netz integriert. Als solcher ist er bis heute mit den Zugnummern EC 173/172 im Einsatz. Inzwischen ist sein Lauf über Berlin hinaus bis Hamburg verlängert. In Berlin hält er seit der Eröffnung der neuen Bahnanlagen in Spandau, Hauptbahnhof tief und Südkreuz, in Prag im Bahnhof Holešovice. In Wien wiederum soll ab 2009 ein Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof am Ort des Südbahnhofs entstehen.

So rollt der Zug mit guten Zukunftsaussichten in sein 51. Jahr, dem hoffentlich noch viele folgen: Servus, ahoj, hallo „Vindobona“! *Henning Bösherz*



Fast ein Vierteljahrhundert nach dem Start erstmals plandampfbespannt: „Vindobona“ im Juni 1981 mit 556.0506 der ČSD in Gmünd.

Foto: P. Schmied

Ab 1979 lokbespannt, seit 1993 Eurocity: „Vindobona“ – Zug mit Zukunft

Schleswig-Holstein erlebte im vergangenen November den spektakulären Austausch des 1400 Tonnen schweren Schwebeträgers der Hochbrücke bei Hochdonn.

Schwindelerregend

Warnweste sowie Helm sind Pflicht und Zugangsberechtigung zugleich für die Reise im abenteuerlich wirkenden Fahrstuhl, der eher zu einem Bergwerk passen könnte. Nur geht die Reise hier nicht nach unten. „Probleme mit der Höhe haben Sie aber nicht?" „Eigentlich nicht", hoffe ich. Es kann losgehen. Langsam klettert die Minikabine für maximal zwei Personen an einer Zahnstange in die Höhe. Die Wände aus stabilem Maschendraht lassen nicht nur einen Blick nach außen zu, auch der Wind pfeift ungehindert durch die Kabine. 40 Meter höher heißt es „Aussteigen", die beiden Türhälften werden nach oben beziehungsweise unten geschoben und dann steht man in der sprichwörtlichen steifen Brise Norddeutschlands. Das angekündigte Sturmtief rupft kräftig an Hose, Jacke und Helm. Doch das wird schnell zur Nebensache. Der grandiose Blick nimmt einem den Atem. Ganz Schleswig-Holstein scheint zu Füßen zu liegen. Diese Aussicht von der Eisenbahn-Hochbrücke bei

Gemütlich passieren Schiffe die Kanal-Fahrrinne, während die Vorbereitungen für die neue Brücke auf Hochtouren laufen.





Und stetig weht der Wind aus Nord-West. Schwindelgefühl ist an diesem Ort unpassend. Herzklopfen gibt's dafür kostenlos.

Hochdonn in Dithmarschen wird es so schnell nicht wieder geben, denn sie bekommt nicht alle Tage ein neues Herzstück eingesetzt.

Der Zugverkehr ist unterbrochen, erstmals seit der Inbetriebnahme ist eine Überfahrt unmöglich, der zentrale Schwebeträger über dem Nord-Ostsee-Kanal fehlt. An dessen Stelle klafft für rund 40 Stunden und auf einer Länge von 120 Metern eine gigantische Lücke.





Die Hochbrücke bei Hochdonn liegt näher am Elbende des Nord-Ostsee-Kanals und ist Teil der bekannten Marschbahn Hamburg – Sylt.

Schwalbennestern gleich sind an der Brücke Gerüste mit kleinen Arbeitsplattformen montiert. Fachleute stehen gut gesichert direkt am Abgrund und schleifen die Spuren der 80-jährigen Nutzung von den Auflagebänken ab.

Die an den Vorbereitungen des Austauschs Beteiligten verfolgen gespannt, ob alles so funktioniert wie zuvor am Reißbrett geplant.



■ *Ein Blick zurück*

Am 21. Juni 1895 eröffnete Kaiser Wilhelm II. die künstliche Wasserstraße zwischen den deutschen Meeren, den Nord-Ostsee-Kanal. 20 Jahre später wurden am Kanalkilometer 18,778 in einer Bauzeit von fünf Jahren 14 900 Tonnen Stahl verbaut. Entstanden war eine Brücke, die zu den imposantesten Eisenbahnfachwerkbrücken Europas zählt. Die 2218 Meter lange Stahlkonstruktion gewährt Schiffen eine Durchfahrtshöhe von etwa 42 Metern und nimmt die beiden Gleise der Marschbahn Hamburg – Husum – Westerland ➔



Erst im direkten Größenvergleich erkennt man die gewaltigen Dimensionen der Hebeösen, die für den Brückenausbau nötig waren.

(Sylt) auf. Auf dem weichen Untergrund stehen die 19 Träger auf insgesamt 76 Betonfundamenten, die bis 14,50 Meter in den Boden reichen. Die einzelnen Stahlteile der Brücke werden durch rund fünf Millionen Nieten zusammengehalten. Wäre für das Entrosten und das Anstreichen der filigranen Konstruktion ein Arbeiter beschäftigt, so hätte dieser für einen Durchgang gut 49 Jahre zu tun. Übrigens, die Farbe, die bisher an der Brücke haftet, bringt 28 Tonnen auf die Waage.

Der Kanal erstreckt sich von Brunsbüttel an der Elbe über fast 100 Kilometer bis zu den Schleusentoren in Kiel an der Ostsee. Insgesamt entstanden zehn feste Überquerungen, verbinden die durch den Kanal getrennten Landesteile von Schleswig-Holstein. Vier Brücken davon tragen auch Schienen beziehungsweise sind nur dem Bahnbetrieb vorbehalten.

Ein letzter Blick auf den alten Schwebeträger: Die Fahrt über die schleswig-holsteinischen Hochbrücken bleibt ein Bahn-Erlebnis.

Sie liegen in der Obhut der Wasser- und Schifffahrtsbehörde des Bundes. Die Bahn zeichnet nur für die Schienen und die Sicherungstechnik im Zuge des Bahnbetriebes verantwortlich. Gut 3500 Schiffe nutzen den schnellen Weg monatlich durch den Kanal. Weltrekord! Rund 400 Kilometer Seeweg durch den Skagerrak werden so gespart.

Der hohe Stickstoffanteil des zu wilhelminischen Zeiten verwendeten Stahls bewirkte, dass dieser im Laufe der Jahre immer spröder wurde. Aber auch zwei unsanfte Begegnungen mit Frachtschiffen in den Jahren 1973 (DSR „Karl Marx“) und 1994 (MS „Kanok Naree“) haben das Altern der Brücke beschleunigt und sie zu einem Nadelöhr für den Eisenbahnbetrieb werden lassen. Jede Brückenkontrolle brachte eine weitere Geschwindigkeitsminimierung und Reduzierung der Achslast mit sich. 75 Züge, ob nun die IC-Züge der DB AG, die Marschbahnzüge der NOB oder aber Güterzüge, durften den Kanal quasi nur noch im Schritttempo auf einem Gleis queren.

Seit 2002 wird an der Brücke geschraubt, geschweißt und so manches Teil ausgewechselt. Nun folgte der Höhepunkt der Arbeiten, der Austausch des Schwebeträgers. Gegenüber der 1913 in Rendsburg in Betrieb genommenen Hochbrücke, die an Ort und Stelle aufwendig saniert wird, macht die Bauform mit den so genannten Eilers-Rahmen hier in Hochdonn den Wechsel einer kompletten Konstruktion erst möglich.

Und diese Aktion hat es in sich. Nicht nur die 1400 Tonnen Gewicht und die 121 Meter Länge lassen den Adrenalinspiegel nicht nur der Techniker in die Höhe schnellen.

■ Der Austausch

Am Montag, 6. November 2006 schlägt die letzte Stunde des genieteten Schwebeträgers. Die seit dem 4. November 2006 aufwendig angebrachten hydraulischen Litzenheber treten in Aktion. Langsam heben sich 1400 Tonnen Stahl mittels fingerdicker Stahlseile. Erst geht es nach oben, denn die Konstruktion muss schräg gestellt

Die Zerlegung der alten Brücke begann unmittelbar nach ihrer Ankunft im Hafen von Brunsbüttel. Alteisen ist ein begehrter Rohstoff.



Begleitet wurde das Spektakel an allen Tagen von hunderten Schaulustigen. Mit genügend Abstand beobachteten sie vom Ufer, wie der Schwebeträger Höhe gewann.

werden, damit sie durch die Auflagerbänke passt. Alles klappt und nach wenigen Stunden steht die Brücke auf ungewohntem Terrain, einem Schwerlastponton, rund 40 Meter tiefer auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

„Was kompliziert anmutet, ist technisch gesehen die einfachste, schnellste und preiswerteste Lösung, um den Schwebeträger als Ganzes aus- und einzubauen", so Rüdiger Schröder von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal. Während die alte Brücke den Weg zum Elbehafen in Brunsbüttel nimmt, setzen sich mit Einbruch der Dämmerung in Kiel die Schlepper mit der neuen langsam nach Westen in Fahrt. Gebaut von Krupp-Stahlbau Hannover, bringt sie 1275 Tonnen auf die Waage. Ein Stahlkoloss mit gigantischen Maßen: 121 Meter lang, 10,50 Meter breit, 15,60 Meter hoch.

Mittwoch, 8. November 2006, 7:30 Uhr, Hochdonn, eine halbe Stunde nach Sperrung des Nord-Ostsee-Kanals für den gesamten Schiffsverkehr: Langsam wird es hell, es ist zwar kalt, aber das Wetter spielt insgesamt mit bei der Operation Brückenerneuerung.

Die aus der Schweiz von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verpflichteten Brückenbau-Experten schlagen den neuen Schwebeträger an die Krananlage an. Vier armdicke Ösen und ebenso starke Bolzen werden verbunden. Vom Leitstand kommt das Kommando: „Anziehen". Zentimeter für Zentimeter klettert jetzt das Monstrum die 42 Meter nach oben. Allerdings geht das nur sehr langsam. In der Stunde schafft die 240 Tonnen wiegende Krananlage gerade einmal zehn Meter Höhe. Es geht nicht um Schnelligkeit, sondern nur um Präzision.

Rüdiger Schröder gibt derweil den Journalisten ein Interview nach dem anderen: „In wenigen Augenblicken wird es sehr knifflig, der Schwebeträger ist durchzufädeln, durch die nördlichen und südlichen Auflagerbänke. Das wird dann noch einmal höchste Konzentration erfordern und im Nachgang noch einmal das noch erforderliche Einjustieren auf die vorbereiteten Lager".

Kaum sind die Worte gesprochen, stockt die Aktion. Was ist geschehen? Ist ein Hubzylinder defekt, weht der →



Die neue Brücke passt nicht: Störende, nicht tragende Anbauteile müssen weichen und werden mittels Schneidbrenner entfernt!

Umleiterverkehr

Für die Vorbereitung, den Umbau und die abschließenden Arbeiten stand ein Zeitfenster von nur zwölf Tagen zur Verfügung. Die von Hamburg-Altona verkehrenden Marschbahnzüge der Nord-Ostsee-Bahn (Veolia) wurden ab dem 4. November ohne Halt über Neumünster, Rendsburg und Schleswig umgeleitet. Ab Jübek ging es über die KBS 134 nach Husum und dann weiter nach Westerland auf Sylt. Die begrenzte Kapazität der eingleisigen Strecke stoppte die IC-Züge bereits in Hamburg. Nur noch ein IC-Zugpaar lief auf die und von der viertgrößten Insel Deutschlands. Die durch die NOB mit LINT41 gefahrenen Leistungen von Kiel nach Husum endeten bereits in Jübek. Die NOB richtete mit Kooperationspartnern einen Schienenersatzverkehr ein, der auch zusätzliche Fahrten zwischen Burg (Dithm.) und St. Michaelisdonn einschloss. DB Netz AG nutzte die Pause für umfangreiche Gleisbauarbeiten an den jeweiligen Rampen, unter anderen kam ein gewaltiger Gleisumbauzug zum Einsatz. Seit dem 16. November (4 Uhr) rollt es wieder planmäßig auf der kompletten Marschbahn.



Marschbahnexpress in Neumünster!



An den beiden eigens angebrachten Litzenhebern (gelb) werden die weit über 1000 Tonnen des neuen Schwebeträgers hängen.

Wind zu stark? Nichts dergleichen, die Brücke ist nur zu breit und zu lang geraten. Sie passt so nicht. Die Platzverhältnisse ermöglichen es dem mit der Ausführung beauftragten Unternehmen KSH Hannover nicht, das neue Brückenteil einseitig um das nötige Maß anzuheben. Der Zeitplan kommt ins Stocken, Schiffe die bereits wieder in den Kanal fuhren, drosseln ihre Fahrt oder gehen in der Weiche Dückerswisch an die Dalben. Techniker sondieren, an der Brücke hängend, die Lage. Eine Lösung muss rasch gefunden werden. Wenig später sprühen die Funken. Statt um 19 Uhr endet das Einfädeln erst um 1.15 Uhr und die ungeduldig wartenden Kapitäne können ihre Schiffe wieder durch den Kanal steuern.

Auch Nicolas Peters, Projektleiter der DB Netz AG, ist erleichtert, dass die Brücke wieder komplett ist, denn es steht noch einiges an Arbeit an. „Wir betreuen als Eisenbahn den Oberbau, Schienen und Brückenschwellen und die Befestigung der Brückenschwellen. Und natürlich muss bis zum 1. Zug am 16. November auch die Leit- und Sicherungstechnik funktionieren", so Peters.

Während bisher der Schwebeträger den Kanal in 41,8 Metern über dem Wasserspiegel querte, liegt der neue exakt 42 Meter darüber. Dies wurde möglich, da die Schienen künftig nicht mehr auf Schwellen lagern sondern direkt auf der Brücke befestigt sind.

Bis zum Abschluss sämtlicher Sanierungs- und Korrosionsschutzarbeiten wird noch ein gutes Jahr vergehen und dann werden insgesamt 30 Millionen Euro verbaut sein. Ab Frühjahr 2008 können die Züge von und nach Sylt wieder zweigleisig und mit bis zu Tempo 80 über den Nord-Ostsee-Kanal hier in Hochdonn fahren.

Diesen unvergleichlichen Blick von der Brücke, Schleswig-Holstein zu Füßen, soll es frühestens in 40 Jahren wieder geben. *Volker Emersleben/al*

Die Ingenieure schätzen, dass die Hochdonner Brücke mit ihrem neuen Schwebeträger jetzt etwa 40 Jahre lang halten wird.

Fotos: Emersleben



ELEKTROLOKOMOTIVEN – OHNE SIE WÄRE DER HEUTIGE EISENBAHNVERKEHR UNDENKBAR. ÜBER EIN JAHRHUNDERT IST ES HER, DASS AUF EINER BAHNSTRECKE DER ERSTE PLANMÄSSIGE BETRIEB UNTER WECHSELSTROMGESPEISTEM FAHRDRAHT AUFGENOMMEN WURDE...

DOCH VON DEN ERSTEN VERSUCHEN BIS ZUR MODERNEN DREHSTROM-ELLOK WAR ES EIN LANGER WEG...

EINER DER HERAUSRAGENDEN PIONIERE WAR WERNER VON SIEMENS, DER 1879 AUF DER BERLINER GEWERBEAUSSTELLUNG EINE ERSTE BRAUCHBARE LOKOMOTIVE DEM STAUNENDEN PUBLIKUM VORSTELLTE ... MIT GROSSEM ERFOLG!



1881 ENTSTANDEN NACH ENTWÜRFEN VON SIEMENS ERSTE STRASSENBAHNEN, DIE DIE PFERDEBAHNEN ABLÖSTEN. ELEKTRISCHE LOKOMOTIVEN WURDEN ZUNÄCHST VOR GÜTER- UND GRUBENBAHNEN EINGESETZT.



DER STEINKOHLENSCHACHT IN ZAUCKERODE BEKAM 1882 ALS ERSTER EINE ELEKTRISCHE GRUBENBAHN – DIESE WAR 45 JAHRE IN BETRIEB!

DIE ERSTEN FAHRZEUGE NUTZTEN GLEICHSTROM ALS ENERGIEQUELLE. ERST DIE ERFINDUNG DES DREH- UND WECHSELSTROMES BRACHTE DEN DURCHBRUCH. 1899 WURDE DIE STUDIENGESELLSCHAFT FÜR ELEKTRISCHE SCHNELLBAHNEN GEGRÜNDET, DIE DIE VERWENDBARKEIT VON DREHSTROM FÜR FERNBAHNEN ERPROBTE.

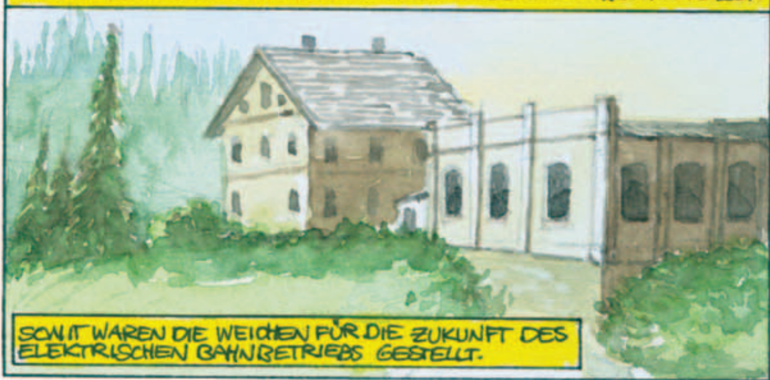
AUF DER 23 KM LANGEN MILITÄRBAHN VON MARIENFELDE NACH ZOSSEN KAMEN ZWEI TRIEBWAGEN ZUM EINSATZ, MIT DENEN ES NACH MEHREREN ANLÄUFEN GELANG, ZWISCHEN 1901 UND 1903 210 KM/H ZU FAHREN. EIN UNGLAUBLICHER REKORD, DER VIELE JAHRZEHNTE BESTAND HABEN SOLLTE!



DREHSTROM WAR SEINER ZEIT WEIT VORAUS – DOCH STANDEN ERHEBLICHE PROBLEME IM WEG: UNZUREICHENDE GESCHWINDIGKEITSREGULIERUNG UND KOMPLIZIERTE MEHRPOLIGE FAHRLEITUNGEN... DIE WAHL FIEL SCHLIESSLICH AUF DEN EINPHASIGEN WECHSELSTROM MIT SEINER EINPOLIGEN FAHRLEITUNG...



ALS 1905 DIE LOKALBAHN VON MURNAU NACH OBERAMMERGAU DEN ELEKTRISCHEN BETRIEB MIT 4 TRIEBWAGEN AUFNAHM, WAR DIES DER ERSTE ÖFFENTLICHE EINSATZ DES NEUEN BAHNSTROMSYSTEMS...



IN EINEM ABKOMMEN VON 1912 LEGTEN DIE PREUSSISCH-HESSISCHE, DIE BAYERISCHE UND BADISCHE STAATSEISENBAHN FEST, EINPHASEN-WECHSELSTROM MIT EINER SPANNUNG VON 15.000 V UND EINER FREQUENZ VON 16 2/3 HZ ALS STANDARD ZU VERWENDEN...



Schon die gebaute Stückzahl zeugt von der Qualität der österreichischen Dampflokbaureihe 170. Der Vierkuppler war in vielen Ländern heimisch.



Gölsdorfs Kassenschlager

Das stark gestiegene Verkehrsaufkommen auf der im Jahr 1884 eröffneten Arlbergbahn erforderte bereits nach rund zehn Jahren Dampflokomotiven mit höherer Leistung im Reisezugverkehr. Die bisher verwendeten laufachslosen Dreikuppler der kkStB-Baureihe 48 waren an der Grenze ihrer Belastbarkeit angelangt und mussten bei schweren Zügen in unwirtschaftlicher Doppeltraktion verkehren. Eine weitere Forderung betraf die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, um die Verkehrsdurchlässigkeit der eingleisigen Gebirgsbahn zu erhöhen.

Der österreichische Konstrukteur Karl Gölsdorf schuf in Weiterentwicklung der kkStB-Reihe 60 (1´C n2v) im Jahr 1897 zu diesem Zweck eine so genannte Gebirgsschnellzuglok mit der Achsfolge 1´D und Verbundtriebwerk. Die führende Adams-Laufachse war mit einem Seitenspiel von +/- 58 Millimetern ausgeführt und gewährleistete mit dem Seitenspiel von +/- 21 Millimetern der zweiten und vierten Kuppelachse ein problemloses Befahren selbst enger Bögen bei geringem Spurkranzverschleiß.

Der große, reichlich bemessene Kessel war für eine Dampfspannung von 13 atü ausgelegt und mit einer Verdampfungsheizfläche von 225 Quadratmetern zu dieser Zeit der größte seiner Art in Europa! Die ge-

Bei Graz-Wetzelsdorf qualmt 56.3255 im Juni 1956. Seit 1969 ist sie eine Tschechin und dampft vielleicht eines Tages wieder.





Fotos (4): Mag. Alfred Luft

Sicherlich keine Mühe mit den sechs Wagen des kleinen Personenzugs hatte 56.3256 am 3. Juni 1956 bei Straßgang.

forderte Kesselleistung ließ sich nur mit einer großen Anzahl von fünf Meter langen Siederohren erzielen, so dass die Rauchkammer weit nach vorne verlegt werden musste. Vom Reglerdom am ersten Kesselschuss konnte daher eine verkleidete Dampfleitung senkrecht zum Hochdruckzylinder geführt werden. Mit dem Anheben der Kesselmitte auf 2615 Millimeter über Schienenoberkante war die Anordnung einer breiten Feuerbüchse mit 3,37 Quadratmetern Rostfläche oberhalb des Rahmens möglich. Die damals übliche Ausführung mit Doppeldom und Verbindungsrohr diente zur Vergrößerung des Dampfraumes. Die Maschinen der ersten Serie erhielten Prüßmann-Rauchfänge, die spätere Variante als Standardgüterzuglok Kobelkamine. Das Triebwerk mit einem Zylinderraumverhältnis von 1:2,2 entsprach den bisher gebauten gölsdorfschen Verbundlokomotiven (Hochdruck auf der rechten Lokseite: Durchmesser 540 mm, Niederdruck auf der Heizerseite: Durchmesser 800 mm; Kolbenhub: 632 mm). Der Treibraddurchmesser von 1300 Millimetern erlaubte wie bei der Baureihe 60 eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Das Dienstgewicht der Lokomotiven betrug 69 Tonnen, das Reibungsgewicht 57 Tonnen.



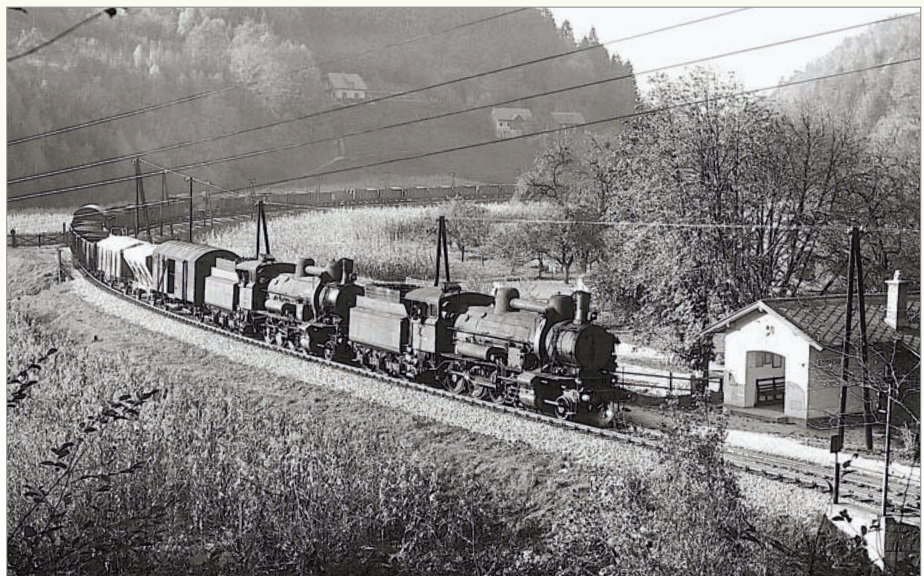
Foto: Eduard Saßmann

Am 7. Oktober 1969 präsentiert 56.3115 mit einem Sonderzug im malerischen Bahnhof Lieboch ihre Heizerseite.

Mit den beiden im Mai 1897 von der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik gelieferten Prototypen 170.01 und 170.02 wurden sofort zahlreiche Versuchsfahrten durchgeführt. Hierbei konnten 702 Tonnen schwere Züge auf zehn Promille mit 29 km/h befördert werden was einer Leistung von rund 1200 PS entsprach. Auf der 26 ➔



Am 3. Juni 1956 warten die Personale der 56.3195 in Lieboch auf weitere Einsätze. Gut zu erkennen ist die verkleidete Dampfleitung zum lokführerseitigen Hochdruckzylinder.



Gemeinsam ziehen die beiden GKB-Maschinen 56.3195 und 56.3147 einen eindrucksvollen Güterzug am 23. Oktober 1968 bei Gaisfeld.



Foto: Mag.. Alfred Luft

In Pölfing-Brunn wartet 56.3245 am 26. Juli 1956 auf die Ausfahrt.

Anlässlich eine Tages der offenen Tür präsentiert sich die 56.3115 mit einer historischen Zuggarnitur im GKB-Bahnhof in Graz.



Foto: Eduard Saßmann

Promille steilen Ostrampe der Arlbergstrecke beförderten die Maschinen 220-Tonnen-Züge mit 25 km/h. Die höchste bei den Probefahrten erreichte Geschwindigkeit betrug 84 km/h bei durchaus befriedigenden Laufeigenschaften.

Die ersten acht Lokomotiven (170.01 bis 08) kamen sofort auf den Arlberg, die neunte Lok war 1900 auf der Pariser Weltausstellung zu sehen und wurde danach ebenfalls von den k.k.-Staatsbahnen übernommen. Im Jahr 1905 beschaffte man weitere sechs Maschinen (170.10 bis 15) für die Tauernbahn. Sie erhielten um 200 Millimeter verbreiterte Feuerbüchsen, womit sich die Rostfläche auf 3,87 Quadratmeter erhöhte. Auch die private Südbahngesellschaft (SB) bestellte ab 1898 insgesamt 54 Lokomotiven der inzwischen bewährten Baureihe (SB-Nr. 3001 bis 3054). Sie wurden bis 1908 ausgeliefert und auf der Semmering- und Brennerbahn im Schnellzugdienst eingesetzt. Zur Steigerung der Leistung erhöhte man bei einigen Maschinen probeweise den Kesseldruck auf 13,5 atü.

Mittlerweile hatte der Güterverkehr auf den Flach- und Hügellandstrecken in der österreich-ungarischen Monarchie enorm zugenommen. Da sich die Baureihe 170 vorzüglich auch für diese Dienste eignete, erfolgte ab 1913 der Großserienbau als Standardgüterzuglokomotive, bei dem sich alle Lokomotivfabriken der Monarchie beteiligten. Bis 1917 wurden insgesamt 793 Maschinen bestellt und auch noch weitergebaut, als bereits die Heißdampfvariante (Reihe 270) zur Verfügung stand.

Vom Gebirge ins flache Land: Die 170 war universell verwendbar

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg und dem Zerfall der Donaumonarchie erhielten die tschechoslowakischen Staatsbahnen bei der Fuhrparkaufteilung die meisten 170 zugesprochen. Die ČSD bezeichnete sie als Reihe 434.0 und beschaffte bis 1921 noch weitere Maschinen. Später wurden von den vorhandenen 374 Lokomotiven insgesamt 345 Stück auf Heißdampf-Zwillingsmaschinen (neue Reihenbezeichnung 434.2) umgebaut. Die letzten Lokomotiven dieser langlebigen Type wurden in der Tschechoslowakei noch bis zum Ende der Dampftraktion im Jahr 1980 eingesetzt! Insgesamt vier Exemplare sind als Museumslokomotiven in der nunmehrigen Tschechischen Republik und der Slowakei erhalten geblieben (ČD: 434.2186 ex 170.323, 434.2298 ex 170.162, 434.2315 ex 170.194 und ZSR: 434.2338 ex 170.0500).

In Österreich (DÖStB/BBÖ) verblieben 1920 nach der Abgabe von 116 Loks an die italienischen Staatsbahnen FS noch 228 Lokomotiven, zu denen noch sieben Maschinen mit Verstaatlichung der Südbahn im Jahr 1924 hinzukamen. Der starke Verkehrsrückgang in den 1930er-Jahren bedingte die vorübergehende Abstellung vieler 170. Erst nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn wurden zahlreiche Lokomotiven aufgearbeitet und als 56 3101 bis 3309 ins DRB-Nummernschema eingereiht.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges erwarb die private österreichische Graz-Köflacher-Bahn (GKB) die Lokomotiven 56.3115, 3147, 3195, 3200, 3231, 3242, 3245, 3255, 3263 und 3268, von denen die 56.3115 bis heute als betriebsfähige Museumslok erhalten blieb (derzeit HU fällig). Die 56.3255 (ex kkStB 170.666) wurde 1969 im Tausch gegen die ČSD-354.0130 (ex kkStB 229.222) an das Nationale Technische Museum in Prag abgegeben. Es besteht in Tschechien seit einigen Jahren das Projekt, diese Lok wieder betriebsfähig aufzuarbeiten und mit der fiktiven ČSD-Nummer 434.0170 in den Museumsbestand einzugliedern.

In dem 1953 eingeführten ÖBB-Nummernschema tauchen nur noch neun Loks auf (56.3102, 3107, 3136, 3190, 3203, 3229, 3234, 3249 und 3297), von denen die 56.3136 als letzte im Jahr 1957 ausgemustert wurde. *Eduard Saßmann/al*



Mittweida: Wald und Werke

K. Hähner, E. Rauner: Die Industriebahn Mittweida, Mittweida – Dreiwerden – Ringethal. H&R Publikationen, Untere Dorfstr. 14, 09244 Merzdorf, 2006. Direktbezug, ohne ISBN; 120 S., 40 Farb- und 86 Sw-Abbildungen; Preis: 15 Euro zzgl. Versand.

■ Dass es bei Bau und Betrieb von Eisenbahnen im industriellen Mittelsachsen um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert nicht immer reibungslos zuging, zeigt die private Mittweidaer Güter–Eisenbahn, die zwischen 1905 und 1909 errichtet wurde. Unter Hinzuziehung vieler, ausführlich wiedergegebener Quellen wird die Geschichte der in schwierigem Gelände trassierten Strecke beschrieben. Die Betriebs- und Anschlussstellen werden ausführlich und mit guten Fotos und Lageskizzen vorgestellt. Die Übertragung der Strecke zunächst in Volkseigentum und später zur DR wird geschildert, desgleichen kommen ihr Bestehen in der DDR wie auch der Niedergang nach der Wende zur Sprache. *hb*

● ***Fazit: Gut aufgearbeitete Eisenbahn- und Industriegeschichte***

Hier kommt der Karton

Wolfgang Bahnert: Meine Technik, meine Modelle. Hochbauten für die Modelleisenbahn nach konkreten Vorbildern. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2006. ISBN 978-3-937496-14-9, 128 Seiten plus 62 Bauzeichnungssätze, 140 Abb.; Preis: 26,50 Euro.



■ Selbst wer sich in den Feinheiten des Kartonmodellbaus auskennt, hat seine Freude an diesem Band mit Spiralbindung. Denn allein schon die als Loseblattsammlung beiliegenden 62 Bauzeichnungssätze im Maßstab 1:87 sind das Geld für diese Neuerscheinung wert. Und wer noch nie mit Pappe, genauer mit Architektur- und Zeichenkarton, gearbeitet hat, der oder die bekommt garantiert Lust, es einmal mit diesem Werkstoff zu versuchen. Völlig zu Recht erlebt dieses Material nämlich derzeit eine Modellbahn-Renaissance, und ein erfahrener Kartonmodellbauer wie der langjährige Reichsbahner Wolfgang Bahnert zeigt höchst eindrucksvoll, welche Möglichkeiten sich da bieten. Gut bebildert und verständlich getextet, macht das Ringbuch so richtig Appetit, dank Umrechnung auch für TT- und N-Fans. *hc*

● ***Fazit: Nicht von Pappe!***

Betrieblicher Anschluss-Helfer

Märklin-Service-Team: Steuern – Schalten – Fahren. Elektrik-Ratgeber. Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen 2006. 112 Seiten, 36 Schwarzweiß-, 185 Farbabbildungen; Preis: 21,90 Euro.



■ Ein längst überfälliger Ratgeber, der dem Modellbahner die Grundlagen der Elektrizitätslehre und speziell dem Märklinisten die Grundsätze der Göppinger H0-Modellbahntechnik und deren Besonderheiten im analogen wie digitalen Fahr- und Schaltbetrieb anschaulich vermittelt. Dank der vorgestellten Systematik der Kabelfarben und der die Textinformationen wirkungsvoll ergänzenden schematischen Zeichnungen wird es auch dem elektrotechnischen Laien einigermaßen leicht gemacht, sich im Dickicht der analogen wie digitalen Schaltungen zurechtzufinden. Merke: Ohne Verdrahtungen kommt auch die Elektronik nicht aus. Der Ratgeber ist aber mehr als nur Hilfestellung für Einsteiger. Auch Fortgeschrittene werden auf manche Anregung stoßen. *hc*

● ***Fazit: Solides Handbuch zu Märklins H0-Modellbahnschaltungen***



Außerdem erschienen

Bilderbuchlandschaft

Joachim Seyferth: Die Lahntalbahn. Seyferth-Verlag, Wiesbaden 2006. ISBN 3-926669-07-1, 142 Seiten, 71 Sw-, 63 Farbabbildungen; Preis: Euro 32,00.

Der Band 7 der Reihe Schiene-Photo befasst sich in eindrucksvollen Aufnahmen mit der Lahntalbahn, einer der wenigen bis heute nicht elektrifizierten deutschen Hauptstrecken, Flusslandschaft und Limburger Zigarren inklusive.

• **Hochwertiger visueller Ausflug**

Distanzierte Nähe

Rüdiger Ulrich: Mit der Vogtlandbahn unterwegs. Verlag Barteld, Berga/Elster 2006. ISBN 3-935961-08-1, 96 Seiten, 118 Farbfotos, 7 Sw-Streckenskizzen, Preis: 15,00 Euro.

Dass auch moderne Triebwagen für reizvolle Motive gut sind, beweist Lokführer Rüdiger Ulrich eindrucksvoll mit seinem sieben Strecken dokumentierenden Fotoalbum der Vogtlandbahn.

• **Zehn Jahre Vogtlandbahn**

Letztes Kapitel

Jürgen-Ulrich Ebel, Thorsten Reichert: Neubau-Dampfloks. EJ-Sonderausgabe 4/2006, VGB, Fürstenfeldbruck 2006. ISBN 3-89610-164-1, 88 Seiten, 89 Sw-, 51 Farbabbildungen; Preis: Euro 12,50.

Die Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82 umfasste das Dampflok-Typenprogramm der Bundesbahn. Entwicklung, Technik und Einsatz der Neubau-Maschinen werden kompetent dokumentiert.

• **Kompakter Neubaureihenüberblick**

Expansions-Drang

Rolf Knipper: Große Anlage von Anfang an. Miba-Modellbahn-Praxis 2/2006, VGB, Nürnberg 2006. ISBN 3-89610-233-8, 80 Seiten, 244 Abbildungen; Preis: Euro 10,00.

Anlagenbau-Profi Rolf Knipper liefert kompetente Tipps zu Anlagenplanung, -bau, -gestaltung und Fahrbetrieb.

• **Bewährte Rezepte vom Praktiker**



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Nachgestellt

Betrifft: „Rennsteig, Lipsia, Elbflorenz“, Heft 11/2006

Wir waren sehr erfreut über den Bericht vom Städte-Ex und das Bild vom Apoldaer Viadukt. Da wir im Verein den Viadukt im Maßstab 1:87 nachgebaut haben, haben wir dieses Bild in H0 nachgestellt. Wir haben übrigens nicht nur den Apoldaer Viadukt, sondern auch den ehemaligen Bahnübergang in Oberroßla, die Goethebrücke und die Unterführung Niederroßlaer Straße im Modell gebaut. ***Ingo Täubner, Apoldaer Eisenbahnfreunde e.V. E-Mail***



Foto: Apoldaer Eisenbahnfreunde

Angeregt durch die Vorbildszene vom Mai 1985: Apoldas Viadukt mit dem Städte-Express in H0.

Finnlands Breitspur

Betrifft: World Wide Web, Heft 1/2007

Die finnischen Eisenbahnen mit ihrer Breitspur von 1524 mm sind ziemlich unbekannt in Mitteleuropa. Es gibt aber Webseiten, meistens leider nur auf Finnisch, manche aber auch in Englisch. ***Matti Hoffren, E-Mail***

Unterscheren

Betrifft: „Scheren schleifen“, Heft 12/2006

Die Unterscheren der Stromabnehmer sind durchaus nicht zu klobig. Die Hersteller versuchen, die Konizität (kegelstumpfförmige Verstärkung) darzustellen. Logischerweise wird das Gewicht nach unten zum Dreh-/Befestigungspunkt größer (vergl. Eiffelturm). Der Stromabnehmer mag nach der Behandlung leichter aussehen, entspricht aber weniger dem Vorbild. Alles sonst im Artikel ist schon in Ordnung. Ich habe mich auch über eine weitere Verbesserung von Inhalt und Umfang des Heftes gefreut. ***Horst Hörnlein, 99091 Erfurt***

Alte Schätze

Betrifft: „Klassiker-Aufwertung“, Heft 12/2006

Zuerst einmal herzlichen Dank für den interessanten und informativen Artikel zur Aufwertung eines Klassikers von Märklin. In der Tat habe auch ich vier verschiedene Ausführungen dieses (Schienenbus-)Modells, die allesamt entweder mit einem Faulhaber-Motor oder dem Märklin-Hochleistungsantrieb ausgerüstet wurden wie auch mit einer entsprechenden warmweißen LED-Beleuchtung und roten Rücklichtern. Man kann dabei auch das Spitzenlicht schaltbar machen. Das bietet sich beim Digitalumbau an. Ebenso hatte ich dem Modell Symoba-NEM-Schächte verpasst, was die Möglichkeit eröffnet, stromführende, zweipolige Kupplungen zu verwenden. Somit kann der Schleifer des Beiwagens entfallen. In jedem Fall hat mich Ihr Artikel sehr gefreut, in dem Sie vorführen, dass es sich immer noch lohnt, mit wenigen Mitteln alte Schätze am Leben zu erhalten. ***Michael Walter, 83075 Bad Feilnbach***

Letzter Ansporn

Betrifft: „Klassiker-Aufwertung“, Heft 12/2006

Schon seit längerem hatte ich geplant, meinen alten Märklin-Schienenbus optisch etwas aufzuwerten. Den letzten Ansporn gab mir Ihr Beitrag. Kurz gesagt, neben den im Artikel erwähnten Umbauaktionen habe ich meinem Modell auch noch klare Kunststofffenster (alle einzeln eingepasst) spendiert, die ich allerdings wegen des wenig ansehnlichen Innenlebens des 3016 wieder mit der alten Cellonfolie hinterlegt habe. Die Eck-fenster habe ich mit Uhu-Plus-Acrylit aufgefüllt und farblich angepasst. Als Nächstes kommt der Beiwagen an die Reihe. Bei diesem möchte ich die Fenster klar lassen und eventuell eine Inneneinrichtung einbauen. ***Wolfgang Neumann, E-Mail***



Foto: W. Neumann

Mit neuen Kunststoffscheiben macht der betagte Schienenbus von Märklin trotz des Cellons gleich einen besseren Eindruck.

Lint-Einsatz

Betrifft: Bahnwelt aktuell, Heft 12/2006

Gestatten Sie mir zur Meldung auf Seite 14 unten einige Anmerkungen. Die Aussage zum Lint 204 der Hessischen Landesbahn ist völlig aus der Luft gegriffen. Das Fahrzeug wurde sehr wohl sofort nach dem Eintreffen in Königstein zu Probe- und Ausbildungsfahrten eingesetzt, unter anderem am 3. Oktober 2006 mit einer Fahrt von Königstein über Frankfurt nach Brandoberndorf und zurück. ***Joachim Schwarzer, 61440 Oberursel-Bommersheim***

Spur der Mitte

Betrifft: „Leipziger Lerchen auf neuen Wegen“, Modellbahn aktuell, Heft 12/2006

Großes Lob: Endlich wird die Spur TT gleichwertig mit den anderen Spuren betrachtet. Bitte macht weiter so! Die Aussage von Dr. Ulrich Wlecke auf Seite 98, „bis 2009 wollen wir eine wirkliche Attraktion schaffen...in allen Spurweiten“, macht mich sehr neugierig: Alle Sprweiten – also auch TT? Märklin steigt in TT ein? Hoffentlich stimmt dies! Es müsste ja auch bis Göppingen vorgedrungen sein, dass die Spur der Mitte einen starken Aufwärtstrend zeigt. Es wäre schön, wenn auch Märklin bald zu den TT-Herstellern gehören würde. Lassen wir uns in Nürnberg überraschen. ***Uwe Siebert, E-Mail***

Maß halten

Betrifft: Bahnpost, „Moped statt Lok“, Heft 1/2007

Herrn Wolfgang Helle kann ich nur zustimmen. Auch Sie als Redaktion sollten mehr über die teilweise überhöhten Preise schreiben. Wenn die Modellbahnindustrie nicht Maß hält, werden ehrbare Firmen verschwinden. Bei den teilweisen Dumpinglöhnen in Deutschland sind wichtigere Anschaffungen zu tätigen. ***Dirk Real, 42329 Wuppertal***



Tipps und Orientierung im World Wide Web – das Internet im MODELLEISENBAHNER

www.br-101.de

Moderne Zeiten

Andreas Dollinger ist ein Augenmensch und begabter Eisenbahnfotograf, wie er auf seiner Internetseite zeigt.

■ Natürlich zeigt Dollinger nur seine besten Bilder, aber das eine oder andere darunter verrät eben sein überdurchschnittliches Gespür für Licht und Standorte. Junge Bilder der aktuellen Bahn zeigt der Fotograf, kaum eines ist älter als vier Jahre und viele davon sind Streckenaufnahmen in seinem Fotorevier rund um Treuchtlingen, das er aus dem Effeff kennt, wo er weiß, in welcher Jahreszeit er wo zu stehen hat. Und die Baureihe 101 hat es ihm angetan, jene Universallok der DB AG mit dem streitbaren Erscheinungsbild. Aber gerade die zahlreichen Werbeabkömmlinge der Baureihe sind für einen fotografischen Jäger und Sammler ein ideales Betätigungsfeld und so findet man bei Dollinger neben allgemeinen Informationen zur Lok auch sehr gute Informationen zu den jeweiligen Werbekampagnen und viele Bilder der fahrenden Litfaßsäulen.

www.hochgeschwindigkeitszuege.com

Im Geschwindigkeitsrausch

Beinahe auf der ganzen Welt rasen High-Speed-Züge über die Schienen, hier erhält man den Überblick.

■ Es gibt Internetseiten, da wünscht man sich immer, sie wären einem bereits früher begegnet. André Werske hat eine Hompepage dieser Preisklasse für alle, die sich ein wenig für den weltweiten Schienenverkehr interessieren, ins Netz gestellt. Von Deutschland über Frankreich, die USA, Japan, Korea bis in die Türkei geht es einmal um die Welt. Alle wichtigen Züge, die schneller als 200 km/h fahren, werden nach Ländern geordnet sachkundig vorgestellt und in der Regel mit Bild gezeigt. Vorbildlich ist auch die sehr gute Verlinkung mit anderen Internetseiten.

www.300km-h.net

Rasant

Patti interessiert sich für alles, was schnell ist. Dazu gehören auch die rasenden Züge unserer Nachbarn.

■ Ski-(renn)-fahren, Motorräder und TGV-Züge untermalt von Death- und Black-Metal-Musik, das ergibt eine brisante Mischung und lässt auf ein noch recht junges Alter der Gestalterin dieser Internetseite schließen. Nichtsdestotrotz hat es hier ein guter Überblick über die französischen Hochgeschwindigkeitszüge ins Netz geschafft: Neben einer kurzen Einführung zur Historie der TGV und ihrer Strecken erhält der Leser auch einen Überblick über die inzwischen reichlich gewachsene Zug-Familie. Natürlich werden auch die deutschen ICE, wenn auch eher am Rande, vorgestellt.

www.zettzeit.ch

Da capo

Jens Wimmels Internetauftritt war schon einmal Thema auf dieser Seite.

■ Dass eine Seite zweimal besprochen wird, haben wir vorsätzlich bisher noch nicht gemacht. Seit Oktober 2000 gibt es im MODELLEISENBAHNER die beliebte Internet-Seite. Das WWW hat seitdem große Fortschritte gemacht. Homepages sind gekommen, einige gegangen und manche verdienen eine zweite Würdigung: Jens Wimmel zum Beispiel, der Tausendsassa unter den Z-Bahnern. Seine Seite empfahlen wir bereits im Januarheft 2003, damals noch unter der komplizierten Adresse http://home.datacomm.ch/zettsiite. Da ist „zettzeit.ch" schon deutlich einfacher. Alle Lobeshymnen von damals sind bis heute gültig, Wimmels Internetpräsenz hat aber noch zugelegt, ist grafisch interessanter gestaltet und der Umfang ist gewachsen: Nicht nur für Z-Bahner ist der wiederholte Besuch stets empfehlenswert.



Licht aus? Spot an!

Bei Arbeiten unter der Anlage spielt die Beleuchtung eine wichtige Rolle.


Foto: F. Helmich

Lichtkegel in Blickrichtung.

■ Modellbahnern bleibt es nicht erspart, ab und an einmal unter die Anlagenplatte zu kriechen, um Fehler in der Verkabelung zu suchen oder, wenn's hart kommt, über Kopf Lötarbeiten auszuführen. Weh' dem, der dann kein gutes Licht hat! Abhilfe schafft eine Stirnlampe (exakte Bezeichnung: LED-Headlight), die es in Sportgeschäften gibt oder die bei Sonderaktionen in den größeren Discountläden für wenig Geld zu haben ist. Die Lichtstärke lässt sich in mehreren Stufen regulieren. Durch verschiedene Rasterpositionen kann das Licht genau an die richtige Stelle geführt werden. Auch beim Zusammenbau von Modulen mit Schraubverbindungen leistet die Stirnlampe gute Dienste. *Friedel Helmich*

AUS DER IDEENKISTE

Bügel an!

■ Wer keinen echten Oberleitungsbetrieb macht oder aus Gründen der Fahrsicherheit den Stromabnehmer der E-Loks nicht am Fahrdraht anlegen möchte, kann das Bauteil ein wenig herunterbinden. Dazu verknotet man ein Stück transparenter Angelsehne im Bereich unterhalb der Wippe. Das andere Ende knotet man am Rahmen des Stromabnehmers an. Zur Sicherung versieht man die Knoten mit einem Tropfen Sekundenkleber. ***Bernhard Kochanneck***

TT-Tram

Mit neuem Stromabnehmer taugt eine Siku-Straßenbahn für die TT-Anlage.

■ Sikus kleine Straßenbahn aus Zinkdruckguss ist nicht nur sauber lackiert und bedruckt, sondern passt auch in Spurweite und Maßstab perfekt auf regelspurige TT-Gleise. So erhält man im Spielzeuggeschäft ein hübsches Standmodell, das nur noch mit einem TT-Pantografen (Tillig 08886) auszustatten ist, ehe es auf der Anlage seinen Platz finden darf. Man bohrt am besten die vernietete Bodenplatte auf, um den filigranen Dachstromabnehmer fachgerecht von der Innenseite her verschrauben zu können. Der



Foto: M. R. Gauß

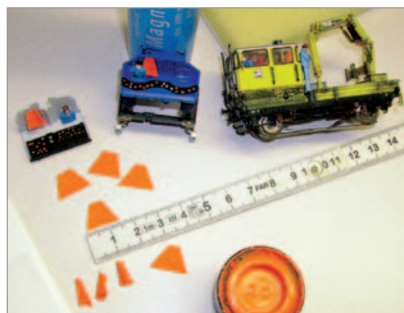
Die Niederflur-Tram steht für modernen Stadtverkehr.

Dachbereich des rückwärtigen Wagenteils ohne Stromabnehmer lässt sich an dieser Stelle mit einer Polystyrol-Modellbauplatte auffüttern. Auch als Ladegut kann man die Tram verwenden. Wen stört schon angesichts der Anschaffungskosten von 7 Euro für die Tram und 13,50 Euro für ein Paar der Stromabnehmer, dass diese Niederflur-Straßenbahn eigentlich ein Phantasiemodell ist? *Michael Robert Gauß*

Jacke wie Weste

In Führerstände moderner Loks gehören Warn-Westen.

■ In immer mehr Straßen- und Schienen-Fahrzeugen finden sich aufgehängte oder über den Sitz gestreifte Warnjacken oder -westen. Dass diese mittlerweile auch als Pkw-Ausstattung vorgeschrieben sind, sorgt für noch größere Verbreitung. Die oft tristen Führerstände moderner Lokomotiven kann man mit wenig Aufwand aufwerten. Wenn der Führerstand schon eine Fahrerfigur bekommen soll, können auch gleich eine oder mehrere Jacken platziert werden. Dazu braucht man ein Papiertaschentuch, etwas orangene Farbe und Sekundenkleber. Man malt einen Streifen des Tuches beispielsweise mit Revell Nr. 30 an, trennt nach dem Trocknen etwa 15 mm breite und 9 mm hohe Stücke (für H0) heraus und schneidet diese dann leicht trapezförmig zu. Nun faltet man das Tuch wie aufgehängte Jacken. Dann kann man diese mit etwas Sekundenkleber im Triebfahrzeug-Führerstand oder im Lkw-Fahrerhaus platzieren. Wer will, kann noch mit etwas silberner Farbe die Reflektorstreifen darstellen. *Martin Mast*


Foto: M. Mast

Im Modell schnell gefertigt: Warnwesten.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Der Charme der alten Eisenbahn entfaltete bei Eis und Schnee einen ganz besonderen Zauber. Für Michael Robert Gauß war dies Inspiration zu einem N-Diorama.

Winter in Kipfingen

Keine andere Jahreszeit regt so sehr zum Träumen an wie der Winter. Ich fühle noch immer die Kälte und rieche den Kohlenrauch. Am Ofenfeuer des holzverschalten Stellwerksgebäudes brannte die Wärmestrahlung durch sämtliche Kleider auf die Haut, zwei Meter daneben regierte wieder der Frost und kroch durch die einfach verglasten Fenster. Diese gaben den Blick auf die Ausfahrsignale des Bahnhofs Tauberbischofsheim frei. Die verschneiten Gleisanlagen wurden vom warmen Schein der Hochlam-



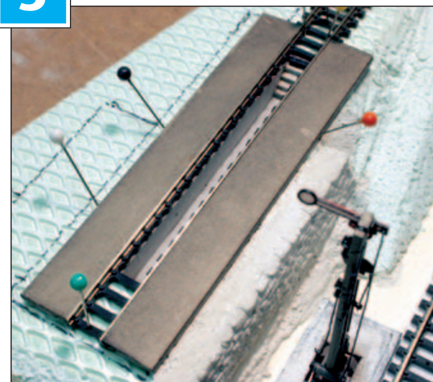
Der ans Württembergische gemahnende Phantasieort Kipfingen ist erreicht, doch in die Kälte wollen die N-Fahrgäste nur ungern.



Der fertige Signalsockel im Rohzustand. Die Löcher im Bereich der Stützmauer bieten dem Gips Halt.



Die Mauerstruktur modelliert man in den weichen Goldband-Gips mit einem angefeuchteten Messer.



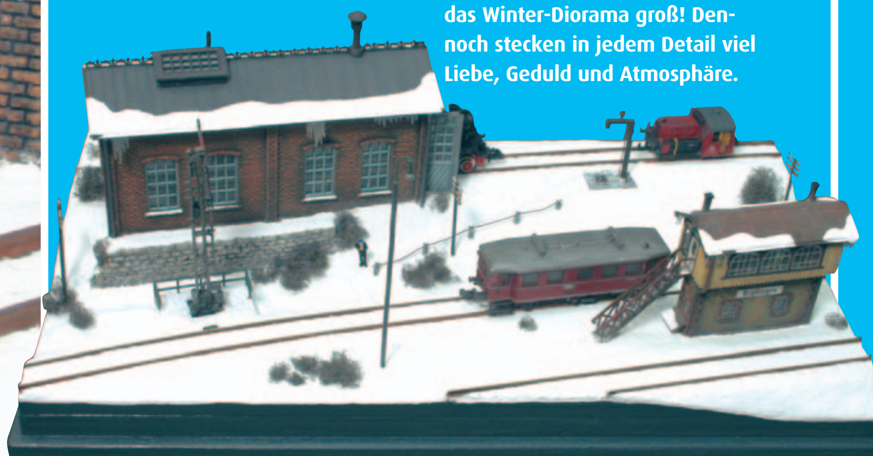
Die Lokschuppen-Bodenplatte wird mit Weißleim verklebt und mit Stecknadeln fixiert.

pen erhellt, die Formsignale waren noch mit Gaslaternen bestückt. Die Telegrafenleitung erzählte mit im Wind singenden Drähten und verrußten Keramik-Isolatoren ihre ganz eigene wehmutsvolle Geschichte von jahrzehntelangen Vorbeifahrten der Dampfrösser. Diese Ära war zum damaligen Zeitpunkt längst Vergangenheit, doch das unverfälschte Flair ihrer Rudimente vor Ort ist noch lebendig geblieben. Genau jene Atmosphäre lässt ein alter SDR-Abendschau-Beitrag aus dem Jahr 1973, gedreht im winterlichen Crailsheim, lebendig werden. Mehrfach wurde dieser im Rahmen der Sendung „Eisenbahn-Romantik" gezeigt. Jener rund dreiminütige Film endet mit der auf die Dampflok-Ausmusterungen bezogenen Bemerkung: „Glückliches, noch nicht befreites Württemberg".

Die Idee für unser stimmungsvolles Diorama wurde aus einer Synthese dieser beiden Inspirationsquellen geboren. Das herrliche 1:160-Modell des typisch württembergischen Stellwerks, dessen direktes Vorbild in Lorch stand, entstammt dem ehemaligen Gebäudeangebot der Firma Arnold. Eine ganz besonders ruhige Hand erfordert lediglich die Einfärbung der mit den Scheiben aus einem Stück gespritzten Fenstersprossen, die wesentlich zur filigranen Gesamtwirkung des Bauwerks beitragen. Ansonsten erfolgt die Patinierung auf dieselbe Art und Weise wie beim in seiner Gesamthöhe augenfällig gestauchten Lokschuppen aus dem Hause Vollmer.

Mittels Trennscheibe wird bei ihm der angespritzte Fundamentsockel entfernt. Die Torflügel der ab Werk zu hohen Einfahrt werden an ihrer Unterseite um rund fünf Millimeter gekürzt. Die Fassadenteile aller Gebäude werden zunächst mit einer dunklen Grundlasur vorgealtert, dann kann in Graniertechnik das Mauerwerk herausgearbeitet werden. Bei dieser Technik →





Gerade 30 mal 15 Zentimeter ist das Winter-Diorama groß! Dennoch stecken in jedem Detail viel Liebe, Geduld und Atmosphäre.

4



So sieht das fertig eingebaute und patinierte Lokschuppen-Fundament aus. Jetzt kann der Hochbau beginnen.

5



In Graniertechnik wird Ziegelrot verschiedener Nuancen auf die dunkle Grundlasur aufgebracht.

6



Spritzbaumreste, Schalt- und Blumenwickeldraht und ein Stück Z-Zaun: Wasserkran nebst Gulli.

7



Der spätere Übergang für den Stellwerker erhält vorbildgerecht ein Durchlassrohr.

wird hellere Farbe mit einem an einem Lappen nahezu trocken gewischten Pinsel nur oberflächlich aufgebürstet, was zur Folge hat, dass jeder gravierte Mauerstein plastisch sichtbar wird. Mit einem superfeinen Pinsel können auf diese Weise sogar einzelne Steine oder Fenstereinfassungen je nach Belieben farblich abgesetzt werden.

Das Fleischmann-Formhauptsignal wird seiner elektrischen Beleuchtung beraubt, die Glühlampen-Fassungen werden abgefeilt. Aus der Bastelkiste entnommenen Teilen sowie Blumenwickeldraht entstehen die Nachbildungen der Signal-Gaslaternen. Erst eine saubere Einfärbung verleiht schließlich einem solchen Umbau den letzten Pfiff. Das Gleiche gilt für den aus einem Spritzbaum-Abschnitt sowie Blumenwickeldraht bestehenden Wasserkran. Die weiß-rote Signallaterne entstand übrigens aus einer entsprechend zugeschnittenen und befeilten N-Schwelle, das Handrad zur Wasserregulierung aus Elektro-Schaltdraht mit einer feinen Scheibe von dessen Isolierung. Zur Verklebung aller Komponenten eignet sich Sekundenkleber. Die Telegrafenmasten entstammen dem Auhagen-Sortiment.



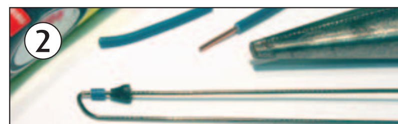
Und so sieht der Wasserkran auf dem fertigen Diorama aus! Die Verwandlung der Ausgangsmaterialien ist erstaunlich.

Auf Draht: Die Hochlampe

Auch eine Hochlampe musste unbedingt auf dem Diorama ihren Platz finden. Doch industriell gefertigte Leuchten sind in der Baugröße N entweder unmaßstäblich klobig oder unverhältnismäßig teuer, weshalb wir uns letztlich für den Eigenbau einer filigranen Attrappe entschieden. Brennen soll die Lampe ohnehin nicht. Aus einem Abfallstück der neuen Märklin-H0-Fahrleitung sowie Kabelisolierung entstand der Mast, die eigentliche Leuchte aus dem Anspritzkegel eines Abfall-Spritzbaums (Bilder 1 und 2). Der Spritzbaumrest wurde befeilt und mittig aufgebohrt. Zur Nachbildung der Lampen-Aufhängung verwendeten wir wiederum einen kurzen Abschnitt Kabelisolierung. Noch ein Tipp: Vor der Lackierung sollten derartige Lampen mit Sprühgrundierung übernebelt werden, da vor allem auf jener den schlanken Holzmast imitierenden Kabelisolierung die Farbe ansonsten kaum auf Dauer haften würde. Der alte Glückspfennig symbolisiert Größe und Kosten!



1



2

Aus Resten und mit Pfiff wird ein Kunstwerk

Erst wenn sämtliche Ausgestaltungs-Komponenten feststehen, kann man sich an die konkrete Einteilung der für den Dioramenbau zur Verfügung stehenden Fläche wagen, in diesem Fall gerade einmal 15 mal 30 Zentimeter! Die Gesamtszene wird dann vom Modellbauer regelrecht komponiert, was sich an den Regeln des klassischen Bildaufbaus aus der Malerei orientiert.

Nachdem zunächst zweidimensionalen Aufzeichnen der Lage sämtlicher Gebäude, Gleise und Details auf die aus acht Millimeter starkem Pappel-Sperrholz bestehende Grundplatte beginnt die dreidimensionale Ausformung der Landschaft. Die beiden Gleise im Vordergrund ruhen auf einer Schicht sechs Millimeter starken Hartschaums, der unter dem Namen „Depron" über den Tapetenfachhandel bezogen werden kann. Der Lokschuppen samt Zufahrtsgleis sollte etwas höher liegen. Mit 20 Millimeter starkem Styrodur unterfütterten wir diesen Bereich, was eine Höhendifferenz von 14 Millimetern zwischen den beiden vorderen und dem hinteren Gleis ergibt. Dies sorgt für eine äu-



8 Feiner Quarzsand dient auf dem Diorama als Schneeuntergrund und Schotter gleichermaßen.



9 Ist der Sanduntergrund trocken und ausgehärtet, wird trockener Stuckgips gleichmäßig verteilt.



10 Eine Mischung aus totgerührtem Stuckgips und Weißleimwasser wird mehrfach aufgetragen.



11 Mit Wasser stark verdünnte Acryl-Mattfarbe bildet die Schnee-Einfärbung, zuerst entlang der Schienenprofile.

ßerst interessante Tiefenwirkung und lo-ckert die Szene insgesamt auf.

Styrodur lässt sich wunderbar mit einer gewöhnlichen Holzraspel in Form bringen und kann wahlweise mit Holzleim oder Styroporkleber auf Dispersionsbasis geklebt werden. Ebenfalls mittels Weißleim befestigen wir die Flexgleise, die bis zum Aushärten der Klebung mit Stecknadeln fixiert werden.

Vor dem Gleiseinbau muss die später im Lokschuppen liegende Untersuchungsgrube fertiggestellt werden. Auch die passgenaue, aus patiniertem Karton bestehende Fußbodenplatte des Lokschuppens wird direkt mit den Gleisflanken verklebt, was eine Spurverengung im Bereich der schwellenlosen Untersuchungsgrube verhindert.

Schnee sollte in erster Linie rieseln. Diese klischeehaft anmutende Überlegung lag der Idee zur hier vorgestellten neuen Technik zugrunde. So rieselt feinster Eieruhren-Quarzsand der Körnung 0,1 Millimeter zunächst trocken auf unser Diorama. Die Böschungen werden zuvor mit Weißleim bestrichen, was ein Abrutschen des Sandes verhindert. Übernebelt mit Fließverbesserer, einem Gemisch aus Wasser, Mundwasser und ein wenig Geschirrspülmittel, kann der Sand sodann mittels Pipette in der sonst beim Einschottern üblichen Technik mit Weißleim-Wasser-Gemisch fixiert werden.

Nach Aushärtung dieser Basisschicht wird trockener Stuckgips in die Poren zwischen den Sandkörnern gekehrt. Letztlich erfolgt der mehrfache Auftrag einer sämigen Mischung aus totgerührtem Stuck- oder Modellgips und verdünntem Holzleim. Unter Totrühren versteht man, den Gips während des Ab- →



Blick in den Schuppen: Die Patinierung kommt am Ziegelmauerwerk besonders gut zur Geltung. Die Eiszapfen entstammen Fallers Winter-Set, befestigt mit Sekundenkleber.

12



Mattweiße Latexfarbe dient zum Einschneien der Landschaft. Weißleimzusatz verhindert die Trockenrissbildung.

13



N-Buschwerk entsteht aus Schleifpads aus dem Baumarkt oder der Unterseite von Spülschwämmen.

14



Totgerührter weißer Modellgips mit Holzleim und mattweißer Latexfarbe bildet den Dachschnee.

15



Mittels Mini-Fräskopf lassen sich die Fußspuren in die jungfräuliche Schneedecke gravieren.

bindens weiterhin zu rühren und unter Zugabe von Wasser soweit zu verdünnen, dass eine Festigung durch Kristallbildung verhindert wird. Für die Aushärtung dieser Schicht sorgt also letztlich nicht der Gips, sondern der Leim. Sobald sich im kritischen Gegenlicht eine vollständig glatte Oberfläche präsentiert, ist die Formgebung der Schneedecke perfekt.

Komplett trocken muss alles sein, ehe dann mit dem Auftrag der weißen Farbe begonnen werden kann. Wir empfehlen matte Latexfarbe mit besonders hoher Deckkraft und angenehm geschmeidigen Verarbeitungseigenschaften. Diese sollte man im Idealfall ebenfalls mit verdünntem Holzleim veredeln, um eine bessere Haftung zu erzielen und der Bildung von Trockenrissen vorzubeugen. Zum Einschneien der Hausdächer setzt man dem Gemisch erneut totgerührten Modellgips zu, um eine gewisse Dickschichtigkeit zu erreichen. Mehrfacher dünnerer Auftrag wirkt dabei besser als eine einmalig aufgebrachte dicke Schicht und vermeidet etwaige Rissbildung.

Des Winters romantische Seiten

Winterliche N-Büsche entstehen aus zerzupften Abschnitten von grauen Schleifpads aus dem Baumarkt, die anschließend mit dunkelbrauner Acryl-Mattfarbe vorsichtig betupft werden. Die vor dem Einschneien an den Dachrinnen der Gebäude angeklebten Eiszapfen imitieren undichte Stellen. Überhaupt zeigt die nachgebildete Situation den Zustand einer mehrere Tage alten Schneedecke, wie sie sich bei winterlicher Hochdrukkwetterlage präsentiert. Aufgrund schlechter Isolierung ist die Schneeschicht auf den Dächern der beheizten Gebäude bereits teilweise abgetaut – und auch auf Büschen, Geländern und dem metallenen Signal hat die Sonne den Schnee schon geschmolzen, was der Monotonie einer weißen Wüste auf angenehme Weise entgegenwirkt und optische Akzente ins Spiel bringt.

Bahnhofsnamen aus Bausätzen entsprechen oft dem direkten Vorbild, wirken uniform und gewähren der eigenen Phantasie auch wenig Freiheit. Die Idee, dieser gelungenen modellbauerischen Synthese etlicher Vorbilder einen vollständig individuellen Namen zu geben, hatte mein kreativer Freund Martin C. Jung, der letztlich auch den für eine württembergische Szene glaubhaften Ortsnamen „Kipfingen" frei erfand. Erstaunlicherweise existiert eine so benannte Ortschaft in Wirklichkeit nicht, der Name hört sich aber authentisch an! Ausgedruckt auf glänzendem Fotopapier, patiniert mittels trock-ener Farbpigmente und anschließend mit seidenmattem Klarlack übernebelt, wirken diese selbst gemachten Bahnhofsschilder wie emailliert. Eine einfache und wirklich nachahmenswerte Möglichkeit, Dioramen und Modellanlagen noch persönlicher zu prägen!

Michael Robert Gauß

Fotos (23): M. R. Gauß



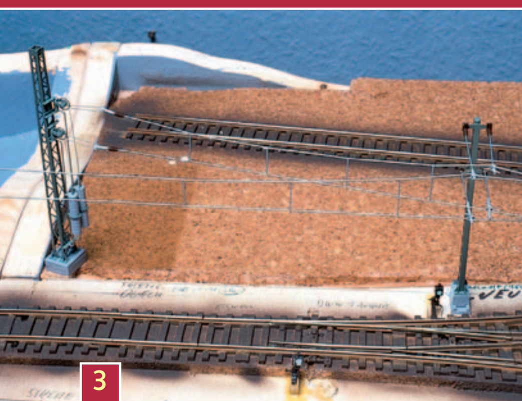
Die Fußstapfen am Wegübergang zeigen, dass dieser Weg genutzt wird. Das alte Geländer erlebte so manchen Winter...


1

Der Fahrdraht kommt: Material, Werkzeug und Testlokomotive sind einsatzbereit.


2

Die beiden Masten mit Doppelauslegern werden an den Überholgleis-Einfädelungen platziert.


3

Der einmündende Fahrdraht, am Turmmast abgespannt, kreuzt die Hauptfahrleitung.

Opplingen in Stücken

Draht-Zieher

Teil 7

Betriebstauglich und trotzdem ordentlich anzusehen, einfach zu installieren und zu demontieren: H0-Oberleitung unter dem Aspekt des zeitweiligen Epochenwechsels.

Auf eine dauerhafte Epochenfestlegung der Segmentanlage Opplingen wurde bewusst verzichtet. Alle drei Traktionsarten sollten in ihrem jeweiligen zeitlichen Umfeld zum Einsatz kommen.

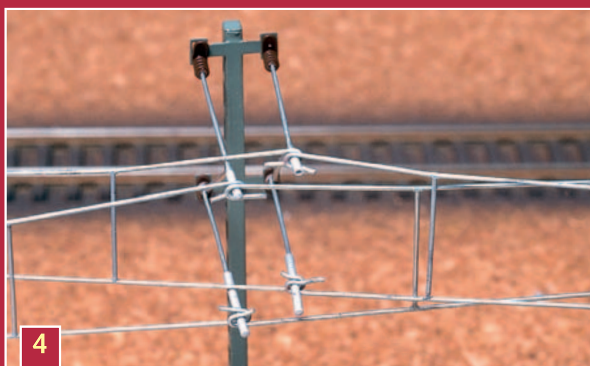
Während für Dampf und Diesel hauptsächlich epochentypisches Zubehör, wie in den ersten Folgen der Opplingen-Serie beschrieben, auszutauschen ist, sind die Anforderungen an die Infrastruktur beim Betrieb von Elektrolokomotiven ungleich höher. Es sei denn, man findet nichts dabei, Modelle mit abgebügelten oder sinnlos aufgebügelten Stromabnehmern durch Miniaturlandschaften zu jagen.

Die Option, mit oder ohne Fahrdraht regulären und vor allem glaubhaften Betrieb zu machen, setzt aber eine Lösung voraus, die eine ebenso einfache Montage wie Demontage der Oberleitung ermöglicht. Das von der Firma Viessmann angebotene System erfüllt beispielsweise diese Forderungen.

Die Platzierung der Masten an einer eingleisigen Strecke sollte grundsätzlich so bestimmt werden, dass die Sicht auf die Modellfahrzeuge nicht beeinträchtigt ist. Das heißt, dass die Masten auf der vom Betrachter abgewandten Seite des Gleises aufgestellt werden, was auch kein Widerspruch zur Realität sein muss.

Für die fachgerechte Montage sind, speziell zum Zweck der Variabilität, einige Punkte zu beachten.

So ist dank der in sich geschlossenen Segmentbauweise der Mastabstand zur Stirntrennkante egal, doch darf kein →


4

Die Fahrdrahtkreuzung im Detail: Vorn links markiert die Oberleitung den Verlauf des Durchgangsgleises.

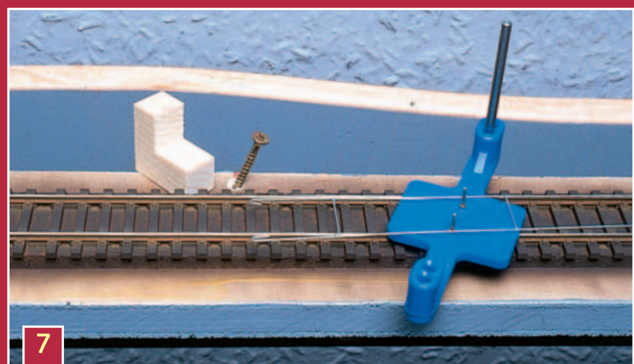

5

Dank der Mastabstandslehren, auch bezogen auf die Längen des Fahrdrahts, schreitet der Bau der Oberleitung zügig voran.

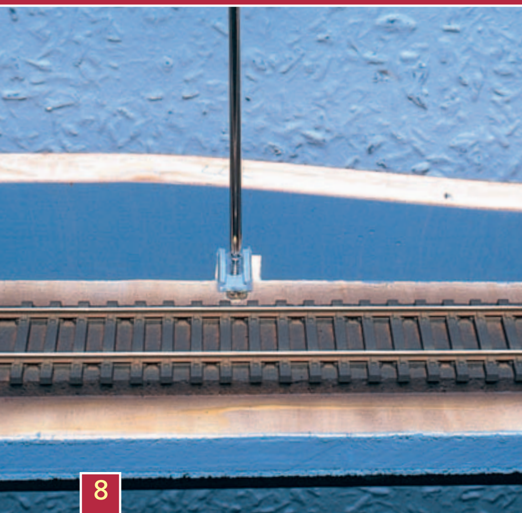
Fahrt frei für die Epoche IV: Auch in Opplingen hat der Fahrdraht jetzt den Traktionswandel perfekt gemacht.



6 In Kurven wird mit der Prüfplatte die maximale Auslenkung des Fahrdrahts in der Mitte des Gleisbogens zwischen zwei Masten bestimmt.



7 Mit Hilfe der Mastabstandslehre setzt man die Fixpunkte zum Befestigen der hölzernen Mastfundamente.



Auf das Mastfundament aus Holz schraubt man die Halterung des Mastsockels.



Den Mast kann man von vorn und von hinten in die Schwalbenschwanzführung einschieben. Zur Kontrolle wird der Draht probeweise eingehängt.

Mast unmittelbar an der Trennstelle platziert werden.

Die Viessmann-Masten werden auf zur Ausstattung gehörenden Sockelplatten mit Schwalbenschwanzführung montiert, die es gestattet, die Masten von vorn oder hinten in die Halterung zu schieben. Eine stabile Konstruktion, die dennoch leicht abzubauen ist: Grundvoraussetzung für eine demontierbare Oberleitung.

Einer unproblematischen Demontage kommt auch entgegen, dass die Fahrdrähte einfach in die Mastausleger eingehängt werden und bei entsprechender gegenseitiger Verschränkung selbst ohne Lötstellen einen zuverlässigen Stromdurchfluss ohne Spannungsabfall gewährleisten. Zudem finden sich neben den konfektionierten Fahrdrahtlängen auch variable Drähte im Viessmann-Sortiment. Sie sind nicht etwa ausziehbar, sondern werden nach Bedarf abgelängt und unter Verwendung einer speziellen Biegezange mit den erforderlichen Halterungsösen am Ende versehen. Gegebenenfalls muss man die Halterung, vor allem bei regelmäßigem Auf- und Abbau, noch etwas zusammendrücken, um einen sicheren Klemmsitz zu bekommen.

Grundsätzlich sollte man allerdings den Einsatz von Oberleitungsstücken mit speziellen Längen nicht ausufern lassen. Erfahrungsgemäß verliert man nämlich bei Demontagearbeiten, spätestens jedoch beim Wiederaufbauversuch schnell den Überblick. Im Falle Opplingens sind nur wenige Speziallängen, bedingt durch das Umfahrgleis, notwendig. Sie werden tunlichst in einem Plan gekennzeichnet, den man in der Aufbewahrungsbox für die demontierte Oberleitung deponiert.

Sind die theoretischen Grundlagen wie Mastabstand, Fahrdrahtlängen bei Segmentanlagen geklärt, steht dem praktischen Teil des Draht-Zieher-Unternehmens nichts mehr im Wege. Wobei im beispielhaften Opplingen an der eingleisigen Strecke Einzelmasten mit Ausleger, im Bahnhofsareal Turmmasten mit Quertragwerken die Oberleitung in Position halten.

Neuralgischer Punkt: Fahrleitungskreuzung

Man beginnt zweckmäßigerweise mit den beiden neuralgischen Punkten, nämlich mit den Einfädelungen des Umfahrgleises in die Hauptstrecke.

Beim Vorbild kreuzen sich die Fahrleitungen, und so wird es auch in Modell-Opplingen gehalten. Verwirklicht wird diese Fahrdraht-Zieherei unter Verwendung von zwei Masten mit je zwei Auslegern. Die Standpunkte an den Weichen sind dabei so zu wählen, dass der Stromabnehmer eines Fahrzeugs im abbiegenden Teil nicht seitlich von der Fahrleitung rutscht und im geraden Abschnitt nicht einfädelt, sondern unter den Fahrdraht geführt wird.

Als Anhaltspunkt ist die Mitte zwischen Herzstück und Zungenende der Weiche zu nehmen. Der kreuzende Fahrdraht, getrennt in zwei Oberleitungsstücke, wird ausgeführt und am Ende vorbildgerecht



Ausgiebige Funktionstests sind nach Fertigstellung eines Streckenabschnitts zu empfehlen.



Schon wegen der Bruchgefahr bei Segmenttrennung sollten die Masten der Stirnkante nicht zu nahe sein.

mit dem Radspannwerk am Turmmast abgespannt. Der Mittenabstand zwischen den beiden Masten mit Doppelauslegern an den Einfädelungen des Umfahrgleises wird entweder vermittelt und auf die zwischen beiden Eckpunkten stehenden Masten gleichmäßig verteilt oder mittels eines einzelnen Abstands zwischen zwei Masten ausgeglichen, der länger oder kürzer auszufallen hat.

Die Positionen der Masten mit Doppelauslegern stellen aber in jedem Fall die Fixpunkte für den weiteren Oberleitungsbau dar. Denn von ihnen ausgehend wird nun in beiden Richtungen die Strecke hin zum Schattenbahnhof verdrahtet.

Beim Bestimmen der Mastabstände untereinander und zur Gleismitte sowie zur optimalen Fahrdrahtlänge im Gleisbogen ist die Mastpositionierungslehre ein wichtiges Hilfsmittel. Mit ihr lassen sich dank durchdachter Systemtechnik alle Parameter bestimmen und markieren.

Die Mastfundamente fertigt man aus Holzklötzchen, die zu einem L ausgeklinkt werden. So lassen sie sich seitlich und unterhalb des Trassenbretts montieren, ohne dass hernach eine Schraube im Weg ist, wenn die Kunststoffsockelplatte aufgeschraubt wird.

Soll zum besseren Wechseln von Zuggarnituren der Schattenbahnhof oberleitungsfrei bleiben, sind an den Zufahrten in den beiderseitigen Tunnelpassagen spezielle Einfädelstrecken vorzusehen. Sie bestehen aus einem Stück Fahrdraht und einem im Tunnel platzierten abbschraubbaren Holzmast mit eingeschlagenem Nagel. An ihn lötet man den Fahrdraht an, befreit den zum Schattenbahnhof weisenden Teil von seinen Tragseilimitationen und biegt den Draht nach oben. Das Ende wird einfach am Segmentkorpus angeschraubt. So stellt man sicher, dass sich die Stromabnehmer der E-Loks und -Triebwagen bei der Ausfahrt aus dem Schattenbahnhof nicht verhaken.

Generell ist ein ausgiebiger Probebetrieb mit Funktionstests zu empfehlen. Gerade in den Gleisbögen führen auch scheinbar kleine Fehler beim Oberleitungsbau schnell zu unliebsamen Überraschungen. Und die sollten nicht erst nach der Landschaftsfeingestaltung auftreten!

Ralf Reinmuth/hc

Teil 8 folgt demnächst

Material und Werkzeug **Oberleitung**

➤ Oberleitungs-Schnupperset	Viessmann	4100
➤ Rohrausleger	Viessmann	4160
➤ Radspannwerk	Viessmann	4164
➤ Streckenmast	Viessmann	4110/41103
➤ Streckenmast mit Doppelausleger	Viessmann	4113
➤ Fahrdraht	Viessmann	4143
➤ Universalfahrdraht	Viessmann	4153
➤ Universalfahrdraht	Viessmann	4154
➤ Universalfahrdraht	Viessmann	4155
➤ Universalfahrdraht	Viessmann	4158
➤ Ösen-Biegezange	Viessmann	4198
➤ Spezialschraubendreher	Viessmann	4199
➤ Mastpositionierungslehre	Viessmann	4197
➤ Holzklötzchen		25x20x12 mm
➤ Schrauben		3x25

Fotos: Reinmuth


14

Um ein Einfädeln des Stromabnehmers zu verhindern, wird der Draht nach oben gebogen.


12

Einfahrt zum Schattenbahnhof: Der zentrale Holzmast für den Übergang steht schon.


13

Der zurechtgestutzte Fahrdraht signalisiert, dass der Schattenbahnhof ohne Oberleitung bleibt.

Die lange vernachlässigte Spur 0 erhält durch den Einstieg von Lenz Auftrieb.

Starker Antritt

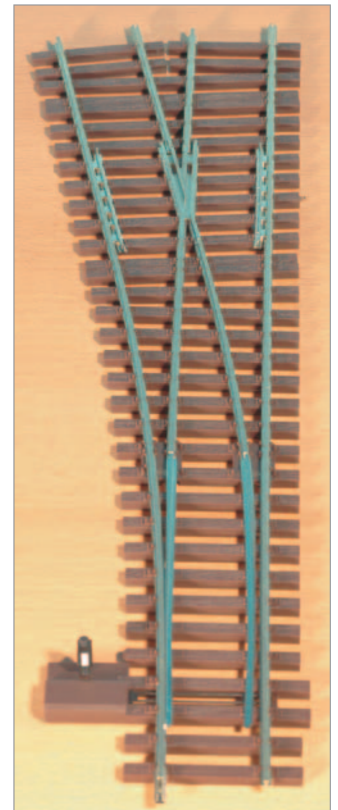
Von 0 auf 100 (Prozent) in drei Jahren. Zur Spielwarenmesse 2004 kündigte Lenz die Produktion eines kompletten Spur-0-Sortiments an. Nach dem Motto: „Gut Ding will Weile haben", dauerte es etwas länger als geplant.

Das lag beispielsweise am Kupplungssystem der Fahrzeuge. Ästheten mögen wahrscheinlich die Nase rümpfen, aber eine derart betriebssichere Verbindung wünschen sich auch H0-Bahner seit Jahrzehnten. Die Fahrzeuge kuppeln selbst in engeren Kurven an. Dann zieht man die Garnitur in die Gerade, legt kurz den Rückwärtsgang ein, worauf die Kupplungshaken in die engste Stellung wechseln, worauf dank Kulissenführung ein Puffer-an-Puffer-Fahren möglich ist. Ergebnis der Fahrversuche: Das Rangieren macht richtig Laune. Zur guten Laune trägt in erheblichem Maße auch die exzellente Ausführung der V 36 bei. Der Rahmen des Fahrwerks und der Vorbau bestehen aus Metall, Führerhaus und Ansetzteile sind mit Ausnahme einiger Metall-Griffstangen aus Kunststoff gefertigt. Farbunterschiede zwischen Teilen aus den unterschiedlichen Werkstoffen sind nicht erkennbar. Die in der Form der Lauffläche und der Spurkränze zwischen NEM und Rp 25 angesiedelten Metall-Räder machen einen sehr guten Eindruck.

Analog wie digital lässt sich das reichliche 1000 Gramm schwere Modell millimetergenau manövrieren. Im Digital-Betrieb steht sogar eine Entkupplungsfunktion zur Verfügung. Das Entkuppeln ist nur im Stand möglich. Man betätigt die Funktionstaste F2, worauf das waagerechte Metallplättchen hinter der senkrechten Prallfläche angehoben wird, was sowohl den Haken der Lok als auch den des Wagens entkuppelt. Anschließend zieht die Lok automatisch etwa 2 cm in die zuletzt gefahrene Richtung vor. Obwohl die Lok digital zahlreiche Funktionen wie Motor-Geräusche, Glocke, Signalhorn oder Rangier- und Führerstandsbeleuchtung auf weist, ist die Bedienungsanleitung mit zehn Seiten überraschend dünn. Allerdings dürfte die Bedienung auch keine Rätsel aufgeben. Die Lok fährt unter NMRA-DCC-Bedingungen oder mit maximal 16 V Gleichspannung. Analog setzt sich die Maschine bei etwa 3,1 Volt mit umgerechnet 3 km/h in Bewegung. Ab einer Spannung von 3,9 Volt leuchtet das Dreilicht-Spitzensignal. Digital fährt die V 36 minimal 1, maximal 73 km/h (Vorbild 55 km/h). Eine wichtige Einrichtung im Digital-Betrieb ist USP (Uninterruptable Signal Processing), das aus einem Speicherbaustein besteht, der verhindert, dass die Lok beispielsweise bei Kriechfahrt auf längeren stromlosen Herzstücken oder auf sehr schmutzigen Schienen stehen bleibt. Damit der Spur-0-Bahner jederzeit weiß, wo sich seine Lok befindet, schließlich hört er sie kaum, spendierte Lenz der V 36 einen „RailCom"-Baustein. Das digitale Rundum-sorglos-Paket wird durch die ABC-Funktion (Automatic Braking Control) ergänzt, das nicht nur punktgenauen Halt vor Signalen (auch bei Wendezügen), sondern auch einen konstanten Bremsweg unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit garantiert. Lenz liefert die V 36 ohne Haftreifen. Trotzdem ist die Maschine in der Lage, in der Ebene elf zweiachsige Personenwagen zu schleppen.

Die beiden zweiachsigen Einheits-Personenwagen, im Volksmund Donnerbüchsen genannt, statteten die Gießener mit Innenbeleuchtung aus. Im Digital-Betrieb lassen sich

Die Konstrukion der Weiche stellt einen guten Kompromiss zwischen vorbildgerechter Gestaltung und noch handhabbarer Länge dar.



Die pfiffige Nachbildung geschraubter Schienenverbindungen ist zu loben.



Separat angesetzte Griffstangen und die (digital) schaltbare Bühnenbeleuchtung gefallen.



Mit den Donnerbüchsen wählte Lenz Vorbilder, die typisch für die Epoche III sind. Gerade mit der V 36 ist nach Änderungen die Zusammenstellung eines Wendezuges möglich.





Lenz hat das Spur-0-Programm komplett neu entwickelt und so ausgelegt, dass Analog- wie Digital-Bahner ihren Spaß haben werden.

Bühnen- und Fahrgastraum-Beleuchtung sogar separat schalten. Die Adresse (Werkseinstellung 99) kann man ändern. Die Kunststoff-Aufbauten weisen viele separat angesetzte Details auf, im Innenraum können Spur-0-Preiserlein sogar Gepäck auf entsprechenden Ablagen platzieren. Am Fahrzeugboden gefallen beispielsweise die filigranen Details der Bremsanlage. Leider sind die Radsätze innen nicht profiliert, was aber laut Aussagen des Herstellers bei der nächsten Serie bereits geändert werden soll. Die Drehbarkeit der Achsaufhängungen um die Fahrzeuglängsachse sollte auch bei groberem Pfusch am Gleisbau vor Entgleisungen schützen. Die aus elastischem Kunststoff gefertigten Trittstufen weisen oben Holzstruktur auf. Die Kupplungsköpfe sitzen in kulissengeführten Schächten.

Das Gleissystem wurde von Lenz neu entwickelt. Die Schwellen sind etwas grob graviert, was aber im Modell zu einem stimmigen Eindruck führt. Die Stege zwischen den Schwellen sind zur Stabilisierung des Oberbaus in voller Höhe gegossen, weshalb der Durchblick nicht möglich ist. Die Profilhöhe von 3,7 mm entspricht dem Code 143. Das scheint auf den ersten Blick für ein modernes Gleissystem etwas hoch zu sein, lässt aber den Betrieb älterer Fahrzeuge zu. Ein sehr schönes Detail sind die geprägten Schraubenimitationen an den Schienenverbindern, die die Übergänge vorbildgerecht wirken lassen. Lästigerweise entscheiden die Schienenverbinder selbst, an welcher Schiene sie sich lösen. Die Weiche weist eine europäische Schwellenteilung, ein Metall-Herzstück und geteilte Zungen auf. Vorbildgerecht verläuft der abzweigende Ast hinter dem Herzstück gerade. Die Weichen sind mit Handantrieb oder mit integriertem Antrieb und Decoder lieferbar. Da die Handweichen an der Kunststoff-Laterne umgestellt werden, ist beim Betrieb mit fliegender Verlegung auf dem Boden Vorsicht geboten.

Lenz hat für Spur-0-Fans ein attraktives Paket geschnürt. Mit einer erstklassigen Qualität können die Gießener sicher auch manchen Umsteiger von anderen Baugrößen gewinnen. Die Modelle sind zwar eigentlich nur doppelt so groß wie in H0, doch wirken sie erheblich vorbildgetreuer als ihre kleineren Pendants. Da die Fahrzeuge schon digitalisiert mit allen Funktionen geliefert werden, kann man ihnen ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis attestieren. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Lok: Sehr gute Detaillierung; hervorragende Fahreigenschaften; hochwertige Digital-Ausstattung. Wagen: Feine Detaillierung; Innenbeleuchtung. Gleise: Einfache Geometrie; stabile Ausführung

KONTRA Wagen: Radsätze innen nicht profiliert. Gleise: Schienenverbinder lösen sich

PREIS UVP: Lok 459 Euro; Wagen 149 Euro; Gleis (geb.) 5,90; Handweiche 73 Euro

URTEILE



Die feinen Radsätze prägen das Bild des Fahrwerks. Sandstreurohre und Bremsbacken liegen selbstverständlich in Radebene.



Wie schon mit der H0-Ausführung gelang es Lenz, mit der Spur-0-V36 auf Anhieb ein exzellentes Triebfahrzeug auf die Räder zu stellen.

Kuehn-Modell bereichert sein TT-Sortiment mit einer modernen Diesellokomotive. Der Siemens-Eurorunner ER 20 ist abfahrbereit.

Dispolok komm!

Auf dem TT-Sektor hat Kuehn-Modell für Belebung bei Triebfahrzeugen gesorgt. Das zeigt auch die Siemens-Diesellok Eurorunner (ER) 20, die in den Farben der werkseigenen Dispolok erscheint. Damit steht ein fast unbegrenzt einsetzbares Triebfahrzeug der Eisenbahn-Moderne zur Verfügung.

Der erste Eindruck schon bestätigt, dass sich die Formenbauer große Mühe gegeben haben. Kein Detail des großen ER 20 wurde vergessen. Während Scheibenwischer, Türgriffstangen und Türgriffe in die Spritzform integriert sind, wurden die Griffstangen an den Frontunterseiten separat angesetzt. Auch alle Anschriften sind fehlerfrei und tadellos lesbar.

Der Vergleich der Vorbild- und 1 : 120-Maße zeigt, dass die Maßstäblichkeit exakt gewahrt wurde. Am Fahrgestell gefallen die Drehgestellblenden, die Bahnräumer und die Scheibenräder mit den typischen, in der Anzahl richtigen Bohrungen für die Widerstandsbremse.

Auf dem Dach und an den Seitenwänden beeindruckt die geschickte Gestaltung der Lüftungsgitter. Die Signalhörner sind vorbildgerecht entgegen der Fahrtrichtung montiert.

Man kann das Modell mit Schraubenkupplungen und Bremsschläuchen verfeinern. Auch ein Paar Ersatzhaftreifen sowie Ersatz-Kohlebürsten enthält die Packung.

Beeindruckend ist das Fahrverhalten. Mit 1,5 Volt rollt die Lok äußerst langsam an. Im gesamten Spannungsbereich lässt sich die Lok sehr fein regeln, und Freunde realitätsnaher Anfahr- und Verzögerungsabläufe kommen bei diesem Modell voll auf ihre Kosten.

Da stört es auch nicht, dass die Höchstgeschwindigkeit umgerechnet etwas zu hoch ist (180 statt 140 km/h), doch bis zur NEM-Toleranz (bei 210 km/h) hat das Modell sogar noch Spielraum.

Die Lok läuft auf allen Gleisen sehr ruhig und taumelt nicht. Das alte BTTB-Gleis durchfährt sie mit allen Schikanen auch bei 12 Volt fehlerlos.

Ab 1,5 Volt tritt das Licht aus. Die mit Leuchtdioden ausgeführten Spitzen- und Schlusslichter sind auch in Bezug auf den Farbton nahe am Original.

Die Zugkraft geht in Ordnung, auch wenn sie etwas geringer ausfällt als bei Kuehns TT-E-Lok-Modellen. Für zwölf schwere vierachsige Wagen in der Ebene ist sie allemal ausreichend, auch fällt die Zugkraft in der Steigung nur gering ab.

Der Auslauf ist ausgezeichnet; dank zweier Schwungmassen rollt die Lokomotive aus 12 Volt fast 30 Zentimeter und aus der umgerechneten Vorbildhöchstgeschwindigkeit immer noch über 17 Zentimeter weit.

Die Lok ist mit der TT-Standardkupplung ausgerüstet. Dank NEM-Schacht ist ein Update mit der neuen Tillig-Kupplung kein Problem.

Für das überzeugende Modell ist der empfohlene Verkaufspreis von 79,97 Euro sehr günstig zu nennen. Bis 31. Januar bietet Kuehn dazu kostenlos einen Decoder N 025 an. Der Preis bleibt auch danach stabil, nur der Decoder entfällt.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Aktuelles und vielseitiges Vorbild; Maßstäblichkeit; sehr gute Farbgebung und Beschriftung; Fahrverhalten; Auslauf; Zurüstteile; fairer Preis

KONTRA –

PREIS 79,97 Euro (Empfehlung des Herstellers)

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕ ✕



Kuehns jüngster Streich im TT-Lokomotivsortiment ist der sehr vielseitig einsetzbare Eurorunner ER 20 – zu einem fairen Preis.



Mit der 56 und ihrem auffälligen Tender ist eine interessante Lok gelungen, die auch im makellosen Schwarz eine gute Figur macht.

Klein-Modellbahn hat die meistgebaute österreichische Dampflok im Programm.

Dutzendfüßer

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 180 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 10 V
- Auslauf aus 12 V 283 mm
- Auslauf aus V_{max} Vorbild 173 mm
- Anfahren bei 1,5 V mit ‹5 km/h
- Kriechen bei 1,5 V mit ‹5 km/h
- Zugkraft Ebene 23 g
- Zugkraft Steigung 3% 20 g
- Zugkraft Steigung 8% 18 g
- ***Hersteller:*** Kuehn-Modell
- ***Vertrieb:*** Über Fachhandel
- ***Bezeichnung:*** ER 20-011 von Siemens-Dispolok
- ***Nenngröße, Spur:*** TT, 12 mm
- ***Katalognummer:*** 32 000
- ***Andere Ausführungen:*** In Vorbereitung
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrwerk:*** Metall und Kunststoff
- ***Gewicht:*** 187 Gramm
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 286 mm
- ***Kupplung:*** TT-Standardkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Normen:** NEM, CE
- ***Stromaufnahme:*** Über Außenschleifer an allen Radsätzen
- ***Schnittstelle:*** NEM 651
- ***Beleuchtung:*** Spitzen- und Schlusssignal, mit Fahrtrichtung wechselnd, Farb-LED
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Radsätze
- ***Schwungmassen:*** Zwei
- ***Haftreifen:*** Zwei

Für den Arlberg entwarf der legendäre Eisenbahningenieur Karl Gölsdorf die vierfach gekuppelte Baureihe 170, spätere 56, (siehe auch Vorbildbeitrag ab Seite 36). Um die Züge über die dortigen steilen Rampen zu ziehen, war vor allem Kraft nötig.

Zugkraft muss auch die oberste Prämisse bei der Konstruktion dieses H0-Modells gewesen sein, denn Zugkraftprobleme tauchen bei der Klein-56 nicht auf. Das mit zahlreichen freistehenden Details versehene Modell wird an sechs Achsen angetrieben: Der Motor, der im Tender untergebracht ist, treibt die vier äußeren mit Haftreifen belegten Räder des rollenden Kohle- und Wasserdepots an und über eine Welle zur Lok werden auch die vier Kuppelachsen der 56 in Bewegung versetzt. Die zwölf angetriebenen Räder sorgen für eine mehr als ausreichende Kraftreserve. Die 170 zog in der Ebene 150 Gramm und in der sechsprozentigen Steigung immer noch 100 Gramm, 50 Achsen sind in der Steigung kein Problem für das österreichische Kraftpaket. Leider zeigt sich der bärenstarke Antrieb nicht nur in der möglichen Zuglänge, sondern ist auch deutlich hörbar. Die Getriebeübersetzung ist sehr gut gewählt. Bei zwölf Volt erreicht die Klein-Lok eine Geschwindigkeit von 80 km/h, was nahe bei der Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h, die bei 10 Volt erreicht ist, liegt. Leider ist der Auslauf trotz Schwungmasse nahe Null. Bei 1,8 Volt fährt die Schlepptenderlok mit 4 km/h an. Ein Lob gibt es für die akkurate Detaillierung. Die freistehenden Leitungen, Handläufe und Griffstangen sind sehr zierlich ausgefallen. Auch die Steuerung ist filigran und überzeugend. Der nachgebildete Führerstand wartet darauf, von einem Preiser-Lokführer und -Heizer erklommen zu werden.

Wer auf seiner Alpenanlage eine zugkräftige Lok benötigt und sich nicht am Antriebsgeräusch stört, erhält mit dem Klein-Modell eine höchst interessante Lok, die zudem in zahlreichen Versionen (kkStB, BBÖ, DRG, PKP, FS, CSD, ÖBB und GKB) im Direktvertrieb (service@kleinmb.at, www.kleinmb.at) angeboten wird.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Detailliertes Modell; sehr hohe Zugkraft; vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit

KONTRA Schwacher Auslauf; geräuschvoller Antrieb

PREIS 220 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ▪



Auf dem Bild ist die Antriebswelle zwischen Lok und Tender zu erkennen, die aber insgesamt nicht störend auffällt.



Auch im Modell eine höchst beeindruckende Maschine: Chinas Großdampflok der Reihe QJ lässt in H0 ihre Legende weiterleben.

Man muss nicht unbedingt ins Reich der Mitte reisen: Die QJ gibt´s auch als Modell.

Fortschritt

Alles, was eine richtige Dampflok ausmacht, bietet die chinesische QJ, legendär nicht zuletzt wegen ihrer Einsätze auf der Jitong-Linie. QJ steht für Qian Jin und das bedeutet Fortschritt. Was aber nicht verhindern konnte, dass von den zirka 4700 Exemplaren dieser Großdampflok inzwischen kaum mehr als 20 noch im Planeinsatz stehen.

Wer diesen kraftvollen E-Kuppler also noch live bewundern will, muss sich beeilen. Nicht nur, wer die Reise(-kosten) scheut, kann sich aber auch den Fortschritt ins traute Heim holen: Bachmann China fertigt ein beeindruckendes H0-Modell, derzeit nach Vorbild der 7207 mit sechsachsigem Tender.

Die A-Note verdient höchste Punktzahlen. Detaillierungsgrad mit zahlreichen freistehenden Teilen, maßstäbliche Umsetzung des 29,181 Meter langen Kolosses, Verarbeitung, feine RP25-Radsätze, Fahreigenschaften und Zugkraft sind unbestreitbare Aktivposten.

Abzüge gibt´s freilich in der B-Note. So wellt sich die Umlaufblechnachbildung auf der Heizerseite aufgrund im Kunststoff auftretender Spannungen. Ein nennenswerter Leuchteffekt des mit Fahrtrichtung wechselnden Einlichtspitzensignals tritt erst jenseits von sechs Volt ein. Das Getriebe neigt trotz wiederholter Ölzufuhr zum Quietschen. Bei Rückwärtsfahrt neigt das Modell in Weichenstraßen zum Entgleisen. Und schließlich kann nicht jeder mit Kupplungen nach Kadee-Standard etwas anfangen.

Gut, auch der Auslauf reißt trotz Schwungmasse des gekapselten Motors im Kessel mit 70 Millimetern aus Höchsttempo nicht vom Hocker. Das wird aber bei kurzen stromlosen Abschnitten nicht zum Problem, da die Stromabnahme über alle Kuppelräder und drei der Tenderachsen erfolgt.

Dank der Getriebeübersetzung erreicht die H0-QJ erstklassige Fahrwerte und die umgerechnete Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h erst bei 15 Volt. Bis 2 km/h bei 2,8 Volt lässt die QJ sich drosseln; alles in allem ein Modell, zu schade allein für die Vitrine!

Karlheinz Haucke

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; Detaillierungsgrad; Verarbeitung und Bedruckung; RP25-Radsätze; Fahreigenschaften; Zugkraft; Stromabnahme

KONTRA Rückwärtsfahrt; Licht; Ersatzkupplungen; Getriebegeräusch; Kunststoffspannungen

PREIS Zirka 290 Euro

URTEILE



Zur Detaillierung inklusive freistehender Leitungen und der Steuerung passen gleichermaßen die niedrigen Spurkränze.

Fotos: Frickel



Wo bei anderen Herstellern ein Kunststoffaufsatz thront, gestattet Bachmann China einen Blick aufs gestaltete Tender-Innenleben.

Von Weinert kommen Velos in verschiedenen Größen.



Aus drei mach eins

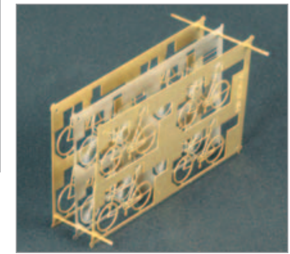
So einfach und schnell wie diese neuen kleinen Weinert-Wunderwerke Gestalt annehmen, kann man kaum beschreiben.

Die gelieferten Platinen enthalten je zwei Damen- und zwei Herren-Fahrräder. Auf zwei beigelegten Drahtstücken werden die drei Platinen, nach Bauanleitung aufgefädelt, deckungsgleich ausgerichtet und mit wenig Sekundenkleber verklebt. Das dauert mit Auspacken und Lesen der Bauanleitung etwa drei Minuten.

Ohne die Gepäckträger zu biegen, werden nun die Fahrräder in den Platinen bemalt. Ein guter, sehr kleiner Pinsel, eine Kopflupe und eine ruhige Hand werden benötigt, um das entsprechende Aussehen zu verleihen. Nach dem Trocknen werden die Räder vorsichtig aus der Platine geschnitten, die Stützen der Gepäckträger mit einer feinen Spitzpinzette an die Radnaben gebogen und mit sehr wenig Sekundenkleber fixiert.

Ein passender Fahrradständer, wie er früher auf fast allen Bahnhöfen, an Schulen und anderen Einrichtungen zu finden war, ist ebenfalls im Sortiment von Weinert vertreten.

Tipp: Die Fahrräder für TT sind als Kinderfahrräder für H0 gut geeignet. Analog lassen sich dann die kleineren Nenngrößen verwenden. *Rainer Albrecht/al*



Fahrradständer wie das Weinert-Modell, das wie die Fahrräder in den Spurweiten von Z bis 0 erhältlich ist, gehörten früher zu jedem Bahnhof. So lassen sich interessante Szenen im Bahnhofsumfeld gestalten.

Auf einen Blick

PRO Unkomplizierter, jedoch anspruchsvoller Bausatz; sehr gute Passgenauigkeit; hohe Detailtreue

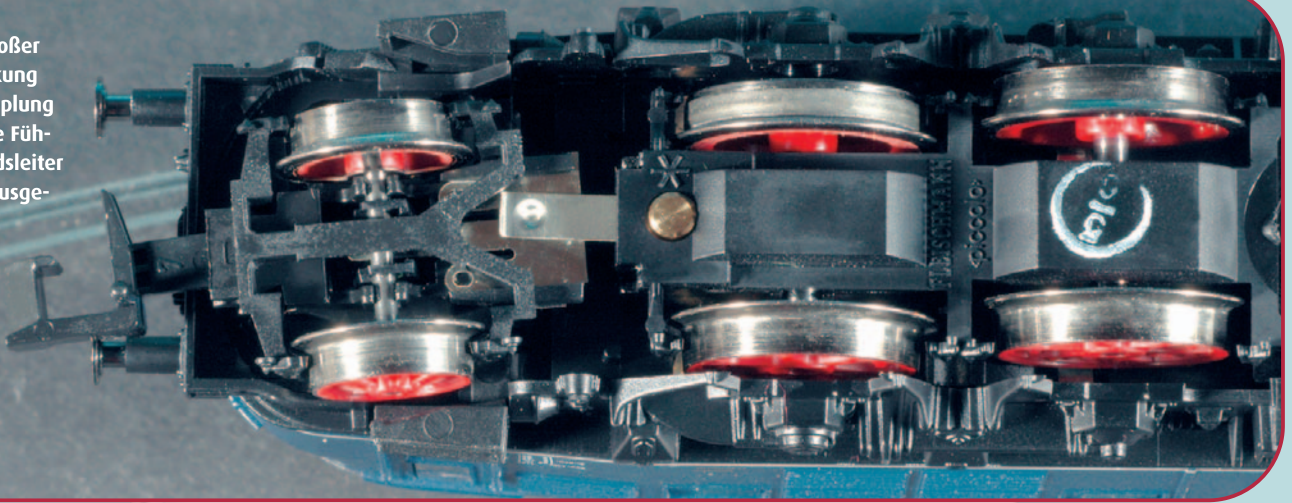
KONTRA Hoher Preis (v. a. Fahrradständer)

PREIS Fahrräder: 9 Euro (H0)
Fahrradständer: 16 Euro (H0)

URTEILE 4½ Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Trotz großer Auslenkung der Kupplung wird die Führerstandsleiter kaum ausgestellt.

Kraft der Kurven

Fleischmann-Ingenieure legten das Kurvenlineal für ihr neuestes N-Triebfahrzeug an der berühmten E 19 01 an.

Es gibt Formen, die verlieren auch nach dutzenden Jahren nichts von ihrer Faszination. Nicht einmal Umbauten entstellen die würdevolle Gestalt. Zu diesen Klassikern der Eisenbahn-Fahrzeuge gehören zweifellos auch die Baureihen E 18 und E 19. Dass Modellbahnhersteller Vorbilder in mehreren Baugrößen umsetzen, sieht man häufiger. Wer aber denkt, dass Fleischmann es bei der E 19 genauso gemacht hat, der irrt. Die H0-Maschine hat nämlich die E 19 11 und die E 19 12 (Reihe E 19.1), die N-Nachbildung aber die E 19 01 und die E 19 02 (Reihe E 19.0) zum Vorbild. „Unwichtig!", meinen Sie? Keineswegs, schließlich unterscheiden sich die beiden Serien, wenn man bei jeweils zwei Exemplaren überhaupt von Serien sprechen kann, vor allem in der Anordnung der Lüfter und

Das Fleischmann-N-Modell der E 19 zeigt wahrhaft scharfe Kurven.

Fenster in den Seitenwänden und in der Dachausrüstung maßgeblich. Auch die landläufige Meinung, dass sich die Aufbauten von E 19.0 und E 18 gleichen würden, ist nicht korrekt, denn sie weisen verschiedene Lüfteranordnungen auf.

Die Eigenheiten der Formgebung setzten die Fleischmann-Ingenieure exakt um. Schon auf den ersten Blick gefällt die Komposition aus der recht glatten Stromlinienform des Aufbaus und dem massiven, Stärke signalisierenden Fahrwerk. Die sparsame Gravur von Nieten an den Seitenwänden entspricht dem Vorbild, Freunde der Verbindungselemente dürfen sich dafür auf dem Dach satt sehen.

An den Stirnseiten gefallen die sorgfältigen Gravuren der Lampeneinfassungen und die spaltfrei eingepassten Stirnfenster, von denen die äußeren Nachbildungen der Scheibenheizung aufweisen. Der Führerstand ist vorbildgerecht lang, die Inneneinrichtung sogar etwas in die Tiefe gezogen. Die Griffstangen sind sämtlich angespritzt, was aber dank scharfer Formgebung nicht auffällt. Auf dem Dach finden sich in vorbildgerechter Größe Leitungen, Isolatoren und der fein gravierte Druckgasschalter. Eine freistehende Ausführung der Trittroste wäre zu aufwendig gewesen. Die Stromabnehmer geben die Form eines SBS10 ansprechend wieder, zeigen aber trotzdem die zum echten Oberleitungsbetrieb notwendige Robustheit.

Der Rahmen wirkt mit den zahlreichen Durchbrüchen vorbildgerecht luftig. Die Speichenradsätze der Vorlaufachsen gehören zur Spitze im N-Bereich und auch die Gravuren der Treibräder gefallen. Die Lenkbügel, die von den →



Der vielfach durchbrochene Rahmen, die feinen Speichen der Vorlaufräder und die akkurat ausgeführte Lackierung und Beschriftung gefallen.



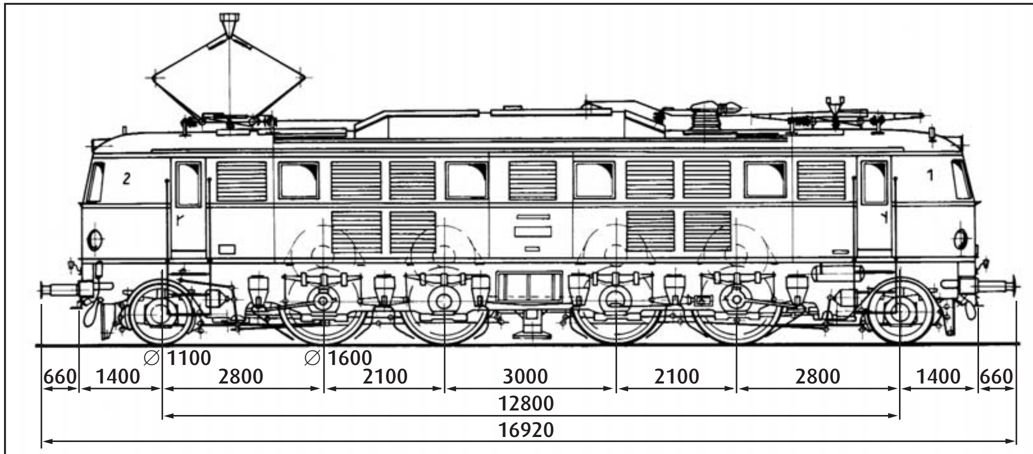


Das zunächst bläulich scheinende Licht der LED nimmt mit zunehmender Spannung einen wärmeren Farbton an.

MESS- UND DATENBLATT



E 19 01 der DB von Fleischmann in N



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: E 19 01 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: N/9 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2006
Epoche: III
Katalognummer: 7319
Im Handel seit: Dezember 2006
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 63 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 226 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführter Normschacht mit N-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 174,95 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Auf 10 Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: NEM 651



Mechanik

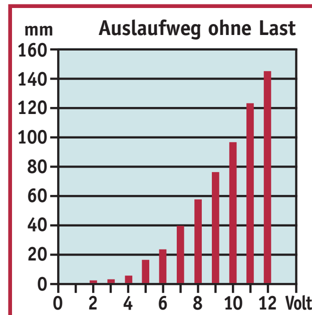
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle 4 Treibachsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 21 Gramm (Zug mit 80 Achsen)
3 % Steigung: 19 Gramm (Zug mit 48 Achsen)

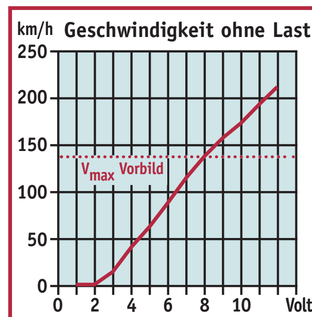


Service

Gehäusedemontage: Gehäuse an den Enden zusammendrücken und nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kunststoffschachtel mit Blister-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 60 Prozent für N





Maßvergleich in mm	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer	16920	105,8	105,5
Achsstand der Lok	12800	80	80
Laufraddurchmesser	1100	6,9	6,9
Abstand Vorläufer - 1. TA	2800	17,5	17,5

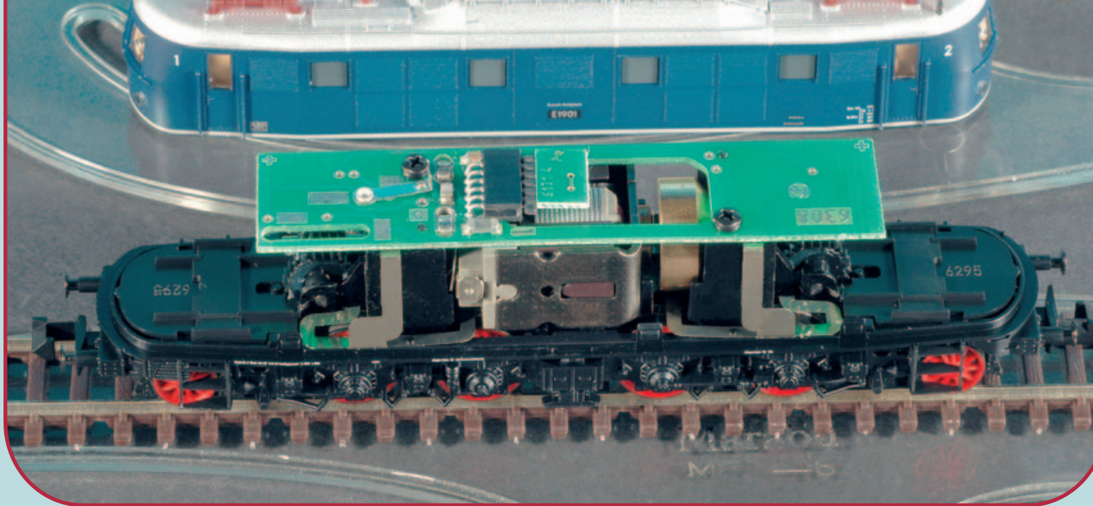
Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2	1	–
U_{Nenn}	12	216	138
V_{max}Vorbild	8,3	140	60
bei 100 km/h	6,5	100	29

äußeren Treibachsen im Bogen in Richtung Vorlaufgestell laufen, sind korrekt dimensioniert. Die Massivität von Achslager-Bremsdruckregler (rechte Lokseite) und Sifa (linke Lokseite) geht beim Betrachten von oben doch etwas weit. Gar nicht weit genug konnte der Ingenieursgeist wohl bei der Konstruktion der Vorlaufgestelle gehen. Da sich selbst N-Bahner partout nicht an vorbildgerechte Radien halten wollen, musste eine gewisse Bewegungsfreiheit der Laufachsen geschaffen werden. In die Kulissenführung sind nicht nur die Achshalter, sondern auch die Trittstufen einbezogen. Damit letztere beim führenden Lokende nicht immer ausschwenken müssen, laufen sie an einem Ende spitz zu. Da die Achshalter geringfügig nach innen gerückt wurden, haben die Achsen Seitenspiel, das schon ausreicht, dass bei großen Radien die Trittstufen

Gut gemacht: Volle Beweglichkeit der Vorlaufachsen

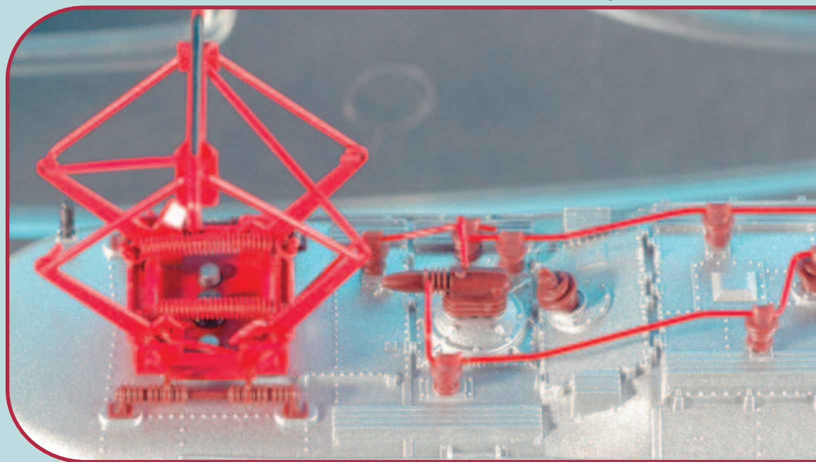
gar nicht schwenken müssen. Das Lenkgestell mit angesetzter Kupplung wird straff geführt, die Stromabnahme-Bleche federn die Achsen. Die mittleren Treibachsen haben Höhen- und Seitenspiel.

Der Erfolg des Aufwandes ist ein ausgeglichenes Fahrverhalten und eine hervorragende Zugkraft. Leichtfüßig, taumelfrei und leise zieht die E 19 ihre Bahnen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 216 km/h bei 12 V liegt die Lok innerhalb der NEM-Toleranz (Vorbild 140 km/h). Da die Originale eigentlich für Fahrten mit 180 km/h gebaut waren, darf man auch mal schneller unterwegs sein. Da trifft es sich, dass der kräftige Antrieb die Lok, selbst mit 16 vierachsigen Reisezugwagen belastet, noch mit 203 km/h durch die N-Ebene eilen lässt. Bei einer Spannung von 2 V rollt die E 19



Wartungsfreundlich präsentiert sich das Innenleben der E 19.

Vorbildgerecht detailliert und dennoch solide in der Ausführung geriet die Dachausrüstung.



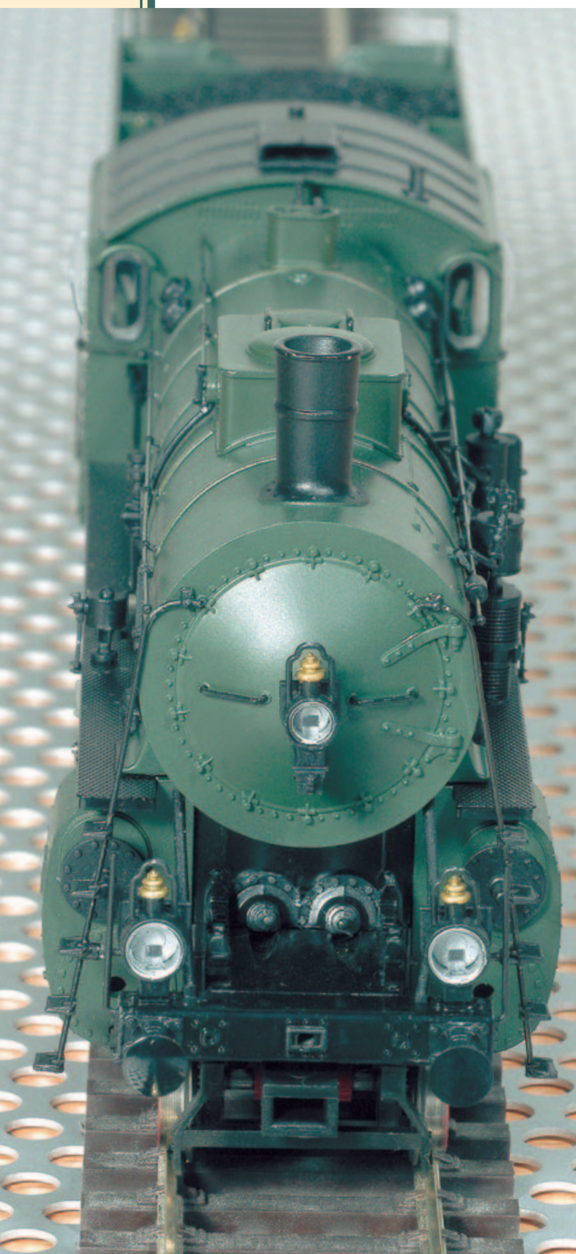
mit 1 km/h los, was auch feinfühlige Rangiermanöver ermöglicht. Wer die Lok vorbildgerecht über seinen N-Frankenwald schicken möchte, kann bei Steigungen bis drei Prozent etwa zwölf vierachsige Schnellzugwagen anhängen.

Ein wahrhaft erhellendes Kapitel ist die Beleuchtung. Die warmweißen LED spenden nämlich bereits ab 1,5 V Licht. Das Gehäuse nimmt man ab, indem man es an den Stirnseiten leicht zusammendrückt. Im Innenleben geht es übersichtlich zu, die Durchführung von Schmierarbeiten sollte selbst für Grobmotoriker einfach sein. Das gilt natürlich dank sechspoliger Steckschnittstelle auch für den Einbau eines Digital-Decoders.

Fleischmanns neuer Kurven-Star dürfte viele N-Bahner verzaubern. Wer dem Charme der Altbau-E-Lok erliegt, sollte unverbindlich empfohlene 174,95 Euro zum Händler mitnehmen. *Jochen Frickel*

Ach, du grüne Neue

Mit der G 4/5 H setzt Brawa die Expansion von Württemberg nach Bayern fort und schließt damit eine wichtige Modelllücke.



Die Front zeigt auch das Innentriebwerk. Die sehr gut nachgebildeten Lampen strahlen ab 6 Volt erkennbares Licht aus.

In der Farbpsychologie ist Grün die Farbe des Aufbruchs, der Frische, des Frühlings und meist positiv belegt. Nicht umsonst gibt das grüne Signal die Fahrt frei und ist die Hoffnung grün. Es ist aber nicht anzunehmen, dass Länderbahnverwaltungen wie etwa die bayerische ihren Loks deshalb einen grünen Anstrich verpassten. Dennoch ist die grüne Lackierung der jüngsten H0-Brawa-Formneuheit G4/5 H ein schönes Symbol.

Die Modellpolitik der Remshaldener ist stets für eine Überraschung gut. Aber um Exoten wie die BR 06 oder die S2/6 im Markt platzieren zu können, muss man ihnen etwas Besonderes mitgeben. Bei Brawa glaubt man, dies mit der Liebe zum Detail zu erreichen, und die bayerische G4/5 H, eine Loktype, die die wenigsten noch bewusst erlebt haben dürften, liefert den Beweis.

1947 gingen die letzten dieser Vierzylinder-Verbundloks den Weg des alten Eisens, nachdem der Bestand bis 1935 bereits von ursprünglich 230 gebauten Maschinen auf traurige zwei Dutzend Loks geschrumpft war. Es war die wartungsintensive, in Bayern dennoch geschätzte Verbundtechnologie, die den meisten Maschinen nur eine Lebensdauer von etwa zwei Jahrzehnten gewährte. Sicher war es nicht ihre Leistungsfähigkeit, denn die G4/5 H waren Kraftprotze und auch die Verbrauchswerte stimmten.

Eigentlich gute Gründe, von dieser sowohl bei Krauss als auch bei Maffei gebauten Loktype kein H0-Großserienmodell zu machen. Aber es gibt eben auch derzeit kein Modell einer vergleichbaren bayerischen Güterzuglok in Großserie. Hat man sie aus seiner Blister-Verpackung befreit, weiß das Auge kaum, wo es anfangen soll. An dieser Lok gibt es viel zu entdecken.

Mein erster Blick fiel auf die roten Radsätze mit feinen Speichen und niedrigen Spurkränzen. Eine detailgetreue zierliche Steuerung verdeckt nichts und dahinter taucht ein durchbrochener Rahmen auf.



Lokführer sowie Heizer sind bereits an ihrem Arbeitsplatz und damit sie auch bei Dunkelheit etwas sehen, ist der Führerstand beleuchtet.

Der vorbildlich freie Durchblick unter dem hoch liegenden Kessel lässt schon erste Details des teilweise nachgebildeten Innentriebwerks erahnen. Schnell dreht sich die Lok in der Hand um 90 Grad und es tauchen ein fein nachgebildetes Bremsgestänge und das Innentriebwerk mit der charakteristischen Kropfachse auf. Der spontane Gedanke: Muss das eigentlich sein? Vielleicht muss es nicht, aber es darf. Minutenlang kann man die Lok betrachten und wird immer wieder ein neues unvergessenes Detail entdecken: Lampen, Leitungen, Pumpen, Puffer, Handläufe, Bremsgestänge, Tritte, Führerstand, alles vom Feinsten. Die freistehenden filigranen Kleinteile sind übrigens robuster, als man erwartet.





Eine der Stärken des Brawa-Modells ist die vorbildgetreue Nachbildung des Triebwerks.

Die Lackierung des in großen Teilen, wie Rahmen, Kessel und Tenderaufbau, um die wichtigsten zu nennen, aus Metall gefertigten Modells ist pikobello, Gleiches gilt für die goldfarbene Bedruckung. Ob es sich bei der gewählten Farbe um das authentische bayerische Länderbahn-Grün handelt, wird heutzutage niemand mehr endgültig beurteilen können.

Das Fahrverhalten der maßstäblichen Lok ist vorbildlich. Ohne zu ruckeln oder zu taumeln, bewegt sich das 341 Gramm schwere Modell, bei dem die Zweite und Dritte Kuppelachse gefedert sind. Der Motor ist inklusive zweier Schwungmassen im Kessel untergebracht und ebenso wie das Getriebe nahezu lautlos. Sanft setzt die G4/5 H sich bei 2 Volt in Bewegung, bei 12 Volt ist das Modell gerade einmal 16 km/h flotter als sein 60 km/h schnelles Vorbild. Lediglich der Auslauf ist nicht umwerfend. Da der Stromabnahmebereich der Lok sich aber von der ersten Kuppel- bis zur hinteren Tenderachse über 14,5 Zentimeter erstreckt, ist das zu verschmerzen. Den Konstrukteuren ist es überdies gelungen, die Stromabnahme sehr gut zu kaschieren. Im Tender sind die Elektrik sowie eine acht- und eine 21-polige Schnittstelle verstaut. In der Ebene verfügt die Brawa-Lok über reichlich Zugkraft, ein bunt gemischter Güterzug mit 76 Achsen bedeutete Grenzlast. Trotz Haftreifen auf der vierten Kuppelachse, die vom im Stehkessel versteckten Getriebe angetrieben wird, nimmt die Zugkraft in der Steigung merklich ab.

Mit der G4/5 H ist Brawa ein kleines Meisterwerk gelungen, das im Anlagenbetrieb voll einsatzfähig ist, eine Zierde jeder Vitrine wäre und unbedingt aus der Schachtel befreit gehört, aber leider auch seinen Preis hat.

Stefan Alkofer

Steckbrief

- Hersteller: Brawa
- Nenngröße, Spur: H0/16,5 mm
- Artikel-Nr. 40100
- Andere Ausführungen: Motorola-Wechselstrom
- Gehäuse: Metall und Kunststoff
- Fahrgestell: Metall und Kunststoff
- Kupplung: Bügelkupplung in Normschacht
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm
- Stromabnahme: Über sechs Achsen
- Digitale Schnittstelle: Acht- und 21-polig
- Beleuchtung: LED, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel
- Kraftübertragung: Vom Motor über Getriebe auf die vierte Kuppelachse, mittels Kuppelstangen auf alle vier Lokradsätze
- Haftreifen: Zwei
- Zurüstteile: Kolbenstangenschutzrohre, Schläuche, Schürhaken
- Preis (UVP): 449,- (DC), 479,- (AC) Euro
- V_{max} bei 12 V 76 km/h
- V_{max} Vorbild (60 km/h) bei 9,5 V
- Auslauf aus V_{max} 30 mm
- Anfahren (1,8 V) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 50 g
- Zugkraft Steigung 3% 30 g
- Zugkraft Steigung 6% 20 g

Im bayerischen Länderbahngrün dürfte Brawas G4/5 mit dem auffällig hoch liegenden Kessel nicht nur Epoche-I-Bahnern gefallen.



VT 18.16 um 1969: Das Kato-Noch-Modell in H0 ist zur Zeit vergriffen.

Der „Vindobona“ mit seinen Garnituren, ob Triebwagen oder lokbespannt, bietet sich zur Modellumsetzung an. Wir wagen eine Auswahl für die Nenngrößen H0, TT und N.

Blitze, Schnauzen, Knödelpressen

Geben wir der Wahrheit die Ehre: Alle Garnituren, die jemals als „Vindobona“ gefahren sind, können wir nicht ins Modell umsetzen. Das liegt nicht nur daran, dass es beispielsweise die markanten ČSD-Triebwagen nicht als Modell gibt oder daran, dass manches der hier vorgestellten Modelle nicht mehr regulär lieferbar ist. Es liegt auch daran, dass er planmäßig schon die buntesten Zusammenstellungen hatte. Was bei Wagen- oder Lokausfällen sowie bei Umleitungen auf die Schienen kam, wäre Stoff für ein ganzes Buch.

Also bescheiden wir uns und nehmen eine Auswahl vor. Beginnen wir mit dem Vindobona, dem VT18.16 oder, ab 1970, der BR 175. DR-Eisenbahner nannten den Zug in Anspielung auf den DDR-Verkehrsminister „Kramer-Schnauze“. Bei Kato/Noch war der SVT Görlitz in H0 für die Epochen III und IV erhältlich, auch die Version des DB-Museumszuges kann vertretungsweise den „Vindobona“ stellen. Doch alle H0-Ausführungen sind ab Hersteller ausverkauft. Mit Glück ist der SVT bei dem einen oder anderen Händler zu finden oder man muss über Sammlerbörsen gehen. Indessen berichtet die Firma Noch, die den Kato-Zug vertrieben hatte, schon von Anfragen nach einer Neuauflage. Wir sind gespannt, wie sich diese in der Folge des „Vindobona“-Jubiläums entwickeln!

In TT arbeitet die Firma Kres am SVT175 und zeigte hier und da schon eine Stereolithografie des Triebkopfes. Für N zeichnen wiederum Kato/Noch verantwortlich; die Epoche-IV-Grundeinheit ist noch (sic!) zu haben.

Vorkriegs-Triebwagen sind hingegen eine ganze Reihe lieferbar (siehe Tabelle), die Bauart Hamburg gibt es für alle drei Nenngrößen. Unser Titelfoto ziert der dreiteilige SVT Bauart Köln, den Liliput eine Zeit lang als „Vindobona“ im Programm für H0 hatte.

Den „Blauen Blitz“ 5045 der ÖBB gab es bei Piko. Das aktuelle Modell aus Sonneberg ist der modernisierte 5154 mit reduziertem Buckel, wie er erst später zum Einsatz kam. Ohne-



Gewittrig ist es über dem „Blauen Blitz“ 5045 von Piko in H0.

Foto: Frickel



Die späten 1990er-Jahre: 101 von Roco, ÖBB-EC-Wagen von Railtop in H0.

hin bräuchte man zwei dreiteilige Buckel-Garnituren, um wenigstens einen vierteiligen „Vindobona“ darstellen zu können.

Fast unübersichtlich wird es bei den lokbespannten „Vindobona“-Zügen. Greifen wir ein paar heraus. Mit Y-Wagen in H0 und TT (Sachsenmodelle und Tillig) lassen sich Epoche-IV-Züge bilden; die Bespannung können nen DR-132 übernehmen. Für Österreich bietet Klein-Modellbahn die 2143 in H0 an. Bei Tillig gab es eine T487/753 der CSD, die „Brillenschlange“, als leider antriebsloses H0-Modell.

Für die bunten Züge um das Jahr 1990 kommen DR- und ÖBB-Schnellzugwagen von Sachsenmodelle und Roco (1:87) oder Roco und Klein-Modellbahn (längenverkürzt, 1:100) in Frage. Sie können von DR-243 (Roco, Märklin) und 230 (Piko), von ČSD-372 (Piko) und ÖBB-1042/-1142 (Roco, Klein-Modellbahn) bespannt werden. Die Zweisystem-E-Loks 230/180 (DR) und 372 (ČSD) nennt der Eisenbahnfreund auch „Knödelpressen“.

In TT gäbe es zwar die passenden Loks (243 Tillig, 230 Beckmann), doch mit Wagen sieht es dünn aus. In N können Y-Wagen von Trix, Z-Wagen aus vormaliger Arnold-Produktion und ÖBB-Wagen von Fleischmann die Wagenschlange hinter einer 1042 oder 1043 desselben Herstellers, einer 112 von Roco (alt) oder einer 1042/1142 aus dem Arnold-Sortiment bilden.

Viele Möglichkeiten bieten sich für Epoche V. In H0 hat fast jeder größere (Roco, Fleischmann, Märklin, Piko) und manch kleinere (Rail-Top, Klein-Modellbahn) Hersteller moderne Intercity- und Eurocity-Wagen von DB und ÖBB im Angebot. Die Palette reicht von maßstäblich 1:87 über leicht verkürzt (1:93,5) hin zu 1:100-Modellen, teilweise in vereinfachter Ausführung. Letztere haben Piko und Roco im Angebot, Roco als bisher einzige auch ČD-Eurocity-Wagen.

Das Angebot an Lokomotiven lässt ebenfalls kaum Wünsche offen: 120.1 oder 101 der DB, 372/371 der ČD und schließlich 1042/1142 oder 1116 „Taurus“ der ÖBB halten diverse Hersteller bereit.

In TT steht mit der 101 eine moderne E-Lok zur Verfügung. Für Eurocity-Wagen muss man sich auf die Suche nach den Modellen der TT-Modell AG aus St. Petersburg machen, die bei Krüger-TT in Wetzlar im Vertrieb sind. Auch Kehrer kündigt schmucke DB-Wagen an, doch stehen diese unter dem Vorbehalt einer ausreichenden Zahl von Vorbestellungen.

Für N haben Fleischmann und Minitrix DB-Intercity-Wagen im Programm, ÖBB-Wagen gibt es bei Fleischmann und gab es bei Roco und Arnold. Die 101 von Fleischmann und 1042/1142 wären neben den „Tauri“ 1116 die passenden Loks.

Henning Bösherz



Einst bei Jatt (Foto), heute bei Tillig: SVT Bauart Hamburg in TT.



„Kramer-Schnauze“ mit Finger-Design: VT 18.16.01 von Kato/Noch in N.

Fotos (5): Markus Tiedtke



H0-„Zwitter“ IC/D 271/270 um 1992: 112 Roco, Wagen Sachsenmodelle.

Triebwagen- und Lokomotivmodelle für „Vindobona“ (Auswahl)

TRIEBWAGEN

Nenngröße	Typ	Hersteller	Art.-Nr.	Bemerkung
H0	SVT 137 „Hamburg“	Kato/Lemke	K 301370-1	
	5145 „Blauer Blitz“ ÖBB	Piko	52066	nur zweiteilig lieferbar
	SVT 137 „Köln“	Liliput	L112602	ab Werk ausverkauft
	SVT 175 „Görlitz“	Kato/Noch	–	ab Werk seit 2002 ausverkauft
TT	SVT 137 „Hamburg“	Tillig	96181	ehem. Jatt-Modell
	SVT 175 „Görlitz“	Kres	–	vsl. ab IV. Quartal 2007
N	SVT 137 „Hamburg“	Kato/Lemke	K 10710	
	SVT 175 „Görlitz“	Kato/Noch	73708	4-tlg. Grundeinheit

LOKOMOTIVEN

Nenngröße	Typ	Hersteller	Art.-Nr.	Bemerkung
H0	BR 230 DR/180 DB	Piko	51028/51029	180: DB-Logo, alte Farbgebung
	CSD 372/CD 371	Piko	51021/51026	
	BR 112 DB	Roco	65333	orientrot, Latz, DB-Logo
	BR 132 DR	Roco	63911/63912	schmale Zierstreifen/Loksound
	BR 132 DR	Brawa	41042	breite Zierstreifen
	Rh 1042 ÖBB	Roco	63608	
	Rh 2143 ÖBB	Klein MB	0516	
	BR 101 DB	Roco	43741	
	BR 101 DB	Fleischmann	4355	
TT	BR 230 DR	Beckmann TT	1011800	
	BR 112 DB	Tillig	02357	orientrot, Latz, DB-Logo
	BR 132 DR	Roco	36203	
	BR 101 DB	Tillig	02300	
N	BR 132 DR	Trix	12540	
	BR 132 DR	Brawa	61000	
	Rh 1043 ÖBB	Fleischmann	7367	blutorangene Lackierung
	BR 101 DB	Fleischmann	7355	



Vorhang auf für den Auftritt der Qian Jin: Wolf R. Ross bietet mit der stilisierten H0-Anlage die Bühne.

WINTER-*Einbruch*

„Auf ein Neues", lacht Wolf Ross und betätigt sich als Schneemann. Der Berufsfotograf im Unruhestand legt gerade letzte Hand an, um seine H0-Motivanlage in eine Winterlandschaft zu verwandeln.

„Nicht ganz, das wäre denn doch zu eintönig", schränkt der 67-Jährige ein und verweist auf den ein oder anderen grünen oder braunen Flecken in tieferen Lagen.

Ich kann mir nicht helfen: Irgendwie erinnert mich das Ganze an einen mit Puderzucker bestreuten Kuchen!

Ross, das R. steht für Rüdiger, schmunzelt: „Damit liegen Sie gar nicht so falsch, denn meine ersten Versuche, diese bewusst stilisierte Landschaft winterlich zu gestalten, habe ich tatsächlich mit feinem Zucker unternommen."

Ich schaue doch ein wenig verblüfft, obwohl ich es eigentlich besser hätte wissen müssen. Schließlich kenne ich den in Stuttgart geborenen, in Bad Segeberg und Hamburg aufgewachsenen Wahlostwestfalen und seine ungewöhnlichen Modellbauideen seit fast einem Jahrzehnt (siehe „Styro-Massiv", MODELLEISENBAHNER, Heft 8/1997).

„Ich habe da sehr verheißungsvolle Tests gemacht mit Ponal und Raffinade", erinnert sich Wolf Ross, dass er das zunächst für einen wahrhaft glänzenden Einfall hielt: „Das glitzerte wunderbar im Sonnenlicht, doch dann wurden die Tage plötzlich kühler und es wurde feucht und plötzlich fing mein Schnee an, zu verklumpen."

Da war's vorbei mit der weißen Pracht. Ross sann über Alternativen nach: Die Verwendung von Salz führte schon wegen der groberen Körnung nicht zum gewünschten Ergebnis, „und

Innere Mongolei mit Augenzwinkern: Die typischen Lederjurten sind original, die Schwarzbunten Westfalen-Importe.



Schaustück: Die nach Motiven aus der inneren Mongolei gestaltete Anlage steht derzeit im DB-Museum.



Stilecht: Nicht nur Großdampflok und Kohlewagen, sondern auch Häuser und Pagodenturm stammen aus China.

was der einschlägige Fachhandel zu bieten hat, kam für mich nicht in Frage, weil bei all den Bergen auf meiner Anlage der Schnee praktisch unbezahlbar geworden wäre."

Als Nächstes mussten einige Bilderverglasungen dran glauben, die zertrümmert und im Mörser zerstampft wurden. „Der Effekt war toll, aber mit dieser Methode hätte ich wohl Jahre gebraucht", gesteht Wolf Ross. Schließlich wurde der Sennestädter aber doch noch fündig. „Deko-Streu aus dem Dekorationsbedarf, das gibt's in großen Gebinden, zahlreichen auch sehr feinen Körnungen und preiswert ist es obendrein", verrät Wolf Ross, dass ihm letztlich die beginnende Weihnachtszeit zu Hilfe kam.

„Das also ist mein Schnee", lächelt Ross, sagt's und streut Nachschub auf die mit Dispersionsfarben vorbehandelten, mit Weißleim vorbereiteten Berghänge. „Später gehe ich dann mit der Sprühflasche und einem Weißleim-Wasser-Gemisch im Verhältnis 1:1 nochmals über das Ganze und das hält", erklärt er noch. →



Einblick in den Rohbau: Das Terrain wird aus einzelnen Styroporblöcken grob gestaltet.

Dem Bauschaum folgt Putzmörtel zur Feingestaltung. Die Steine verhindern die Wellenbildung.





Blick von unten ins aus drei Blöcken bestehende Bergmassiv, in dem sich links die Aushöhlung des Tunnels gut abzeichnet.



Heißklebepistole, Säge und verschiedene Messer: Viel mehr braucht Wolf Ross für die Styropor-Landschaftsgestaltung nicht.



Nur im Rohbau klar erkennbar: Der Gleisplan ist eine einfache Acht.

In gewisser Weise schließt sich damit der Kreis, denn es würde uns beide nicht wundern, wenn auch das Dekorationsmaterial aus dem Reich der Mitte käme, dessen mehrfache Bereisung schließlich ja auch den Anstoß für diese Modellbahnanlage gab.

China-Kenner Ross, seit 13 Jahren mit der Chinesin Yin verheiratet, mit dem chinesischen Eisenbahnfotografen Huang Qingjun befreundet, trug sich schon seit Jahren mit dem Vorhaben, eine H0-Anlage nach fernöstlichen Vorbildern zu bauen. Vielversprechende Anfänge mit Brückenmotiven der Jitong-Linie zum Jingpeng-Pass harren auf dem Dachboden der Fortsetzung.

Unbrauchbar freilich für den Zweck, dem die aktuelle zweiteilige Plattenanlage dient: „Etwas voreilig hatte ich dem DB-Museum Nürnberg meine Zusage gegeben, im Rahmen der Huang-Bilder-Ausstellung Dampf in China eine passende Schauanlage zu präsentieren“, räumt Ross leicht zerknirscht ein. Doch wollte er, der als Galerist zusammen mit dem MODELLEISENBAHNER (siehe „Huangs Welt“, Heft 12/2005) den nordchinesischen Eisenbahn-Lichtbildner hierzulande erst bekanntgemacht hatte, natürlich nicht kneifen.

„Auch so gesehen ist meine Anlage ein Kompromiss“, wirbt Wolf Ross um Nachsicht und erklärt: „Die noch zur Verfügung stehende Zeit bestimmte die Anlagengröße, was notwendigerweise einer Stilisierung der eigentlich auf Weite und Höhe angelegten



Nach dem Verkleben ist kaum noch zu erkennen, dass das Gelände aus vielen Einzelteilen besteht.



Eine der typischen Jitong-Brücken: Noch ist der Oberbau nicht abgeschlossen, neigen die QJ doch gerade hier zu Entgleisungen.

innermongolischen Landschaft bedurfte."

Was Auswirkungen auf den Gleisplan hatte oder?

„Sicher", bestätigt der 67-Jährige, „aber vor allen Dingen sollte die Vorführanlage vom Publikum auf Knopfdruck einfach zu bedienen sein, weshalb ich mich für die liegende Acht mit nicht niveaugleicher Kreuzung entschieden habe."

Was aufgrund der Berglandschaft und verdeckter Tunnelpassagen kaum stört. Wie überhaupt bei aller Stilisierung und Abstrahierung das Besondere dieser kargen und doch höchst beeindruckenden Landschaft erstaunlich gut getroffen ist.

„Die so typischen Terrassen dienen übrigens nicht dem Reisanbau, wie Touristen oft fälschlich meinen, sondern der Wiederaufforstung", wirft Ross ein und zeigt auf die entsprechende aus einzelnen Styrodurplatten schichtweise aufgebaute Formation.

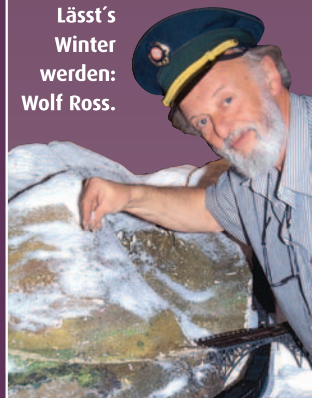
„Eine Bühne für Qian Jin, den Fortschritt", lächelt Weltenbummler Ross, schiebt die original chinesische Eisenbahnermütze in den Nacken und schickt mit dem Trix-Epress-Fahrregler einen langen Kohlenzug mit QJ-Doppelbespannung auf die Miniaturreise, Test für den noch nicht perfekten Gleisbau.

Selbstredend kommt das Rollmaterial stilecht aus China, auch die Modellgebäude einschließlich der Jurten machen keine Ausnahme, und Pikos A-Gleis wird bekanntlich auch nicht gerade in Sonneberg gefertigt. Aber Kühe statt Jaks? „Die Schwarzbunten sind Importe ais Westfalen", grient Ross, „ein bisschen Humor muss doch erlaubt sein!"

Karlheinz Haucke

Anlagen-Steckbrief

2-teilige H0-Plattenanlage
Maße: 3,60 x 1,30 m
Erbauer: Wolf R. Ross
Bauzeit: Knapp 2 Monate
Epoche: 50er-Jahre bis heute
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Analog; während der Ausstellung im DB-Museum mit Druckknopfautomatik
Gleislänge: Zirka 12 m
Gleismaterial: Piko-A-Gleis
Rollendes Material: Bachmann China
Anlagenthema: Eingleisige Hauptbahn in China
Vorbild: Kein konkretes; QJ-Einsatz in China; Motive unter anderen von der Jitong-Linie hinauf zum Jingpeng-Pass in der inneren Mongolei



Lässt´s Winter werden: Wolf Ross.

Foto: Haucke



Die Anlage nimmt Formen an. Für den ersten Probelauf wurden die Gleise provisorisch verlegt.



Das Lichtraumprofil ist korrekt vermessen: Die QJ passiert auch die schmale Trägerbrücke anstandslos.

Fotos (12): Wolf R. Ross

Motown Blues

Auf einer Spur-0-Rangieranlage wird der Betrachter in die raue Wirklichkeit us-amerikanischer Industriegebiete in den 60er-Jahren entführt.



Trotz der geringen Breite von gerade einmal 80 cm ist die gute räumliche Wirkung der Anlage verblüffend.

Adliswil, Schulhaus Kronenwiese. Mehr braucht man Fans amerikanischer Modelleisenbahnen nicht zu sagen. Der kleine Ort im Süden Zürichs war auch 2006 wieder Pilgerstätte für Fans aus ganz Europa, die auf über 3000 Quadratmetern die Facetten der US-Bahnen bestaunen konnten.

Auf den ersten Blick recht unscheinbar in dreiseitig geschlossenen Segment-Kästen haben vier Franzosen eine Rangier-Anlage mit etwa zwölf Metern Länge und einer Breite von 80 Zentimetern im sichtbaren Bereich aufgebaut. Titelgeberin für die Anlage ist die im Raum Detroit, Michigan angesiedelte fiktive Bahngesellschaft Merchant Row System. Die in die Segmentkästen integrierte Beleuchtung mit Neon-Röhren verführt dazu, nahe an die Anlage heranzutreten und sich in die Szenen förmlich hineinziehen zu lassen. Dass desöfteren Betriebsruhe herrscht, gibt dem Betrachter Gelegenheit, die unzähligen kleinen Szenen zu würdigen, die die Franzosen zu einer detaillierten, aber keineswegs überladenen Anlage →

Die Alco RS1 (Modell von Atlas) hat den oberen Anlagenteil erreicht. Alle Fahrzeuge weisen Betriebsspuren auf.

Die Tiefe der Unterführung wird durch die schummerige Beleuchtung und durch einen Spiegel vor dem Hintergrund erzielt.



Dem Plakatkleber stehen die Rollen und Kleber zur Verfügung. Die Beleuchtung in der Werkstatt imitiert gekonnt Neonröhren.



Zu den zahlreichen wichtigen Details gehört auch, dass die Menschen in der gewählten Epoche noch Hüte tragen.

Anlagen-Steckbrief

Mehrteilige Spur-0-Segmentanlage in Kastenbauweise (MDF-Platten und Sperrholz); maximale Größe: 12 x 0,8 m,
- ***Erbauer:*** Christophe Le Corre, Marcel Jeanson, Gerard Rodriguez, Jean Soukiassian
- ***Bauzeit:*** 1996 bis heute
- ***Epoche:*** Um 1960
- ***System:*** DCC-Digital von Digitrax, Handregler in mehreren in den Längsseiten verteilten Buchsen einsteckbar
- ***Betrieb:*** Walkaround-Handregler
- ***Gleislänge:*** 45 m, maximale Steigung 3 %
- ***Gleismaterial:*** Auf Echtholzschwellen genagelte Code-148- (Hauptgleise) und Code-125-Profile
- ***Rollendes Material:*** Loks und Wagen stammen beispielsweise von Atlas und K-Line, alle Loks sind mit Sounddecodern ausgestattet
- ***Vorbild:*** Kein konkretes. Merchant Row System (MRS) ist eine fiktive Bahngesellschaft, die in Michigan im Großraum Detroit angesiedelt ist und regen Austausch mit anderen Bahngesellschaften betreibt, deren Fahrzeuge durch Trackage-Rights auf den Gleisen des MRS zu sehen sind.

komponiert haben. Am linken Anlagenrand ist ein Plakatkleber damit beschäftigt, eine Werbebotschaft zusammenzusetzen. Der etwas zu satt aufgetragene Kleister rinnt an der Wand hinunter. Da Detroit wegen der dort angesiedelten Automobil-Hersteller auch Motown genannt wird, spielen Automobile eine wichtige Rolle auf der Anlage. Die im Showroom des Autohauses ausgestellten Chevys datieren die Anlage auf die Jahre 1959 und 1960, denn die Fullsize-Chevrolets des Modelljahres 1961 hatten bereits wieder eine andere Karosserieform. Der 1952er-Ford-F100-Pickup des Plakatierers darf als Nutzfahrzeug also so angegriffen aussehen, wie es die Erbau-

Die farblich und formal hervorragende Fortführung der Halbreliefhäuser in die gezeichnete Straße zählt zu den Highlights.

Auch die aufgeständerte Straße, die die Rampe der Bahn quert, erfährt ihre gezeichnete Fortsetzung im Hintergrund.

er des Merchant Row Systems darstellen. Die Gedanken über die scheinbar so günstigen Preise, die an den jungen Gebrauchtwagen neben dem Autohaus angeschrieben sind, werden jäh durch das Signalhorn einer Diesellokomotive unterbrochen. Im hinter Betonarkaden versteckten Schattenbahnhof rumort eine Alco RS1 der Chesapeake & Ohio, von der man aber zunächst nur die Spitzenlampe sieht. Die Motorgeräusche muss man sich übrigens dank des in der Lok eingebauten Sounddecoders von Soundtraxx nicht vorstellen, sie sind real. Das Gehäuse der →



Die Büro-Räume in der Papierfabrik sind zeittypisch mit zum größten Teil selbst gebautem Mobiliar eingerichtet.



Wie Künstler arbeiten auch die Betreiber des MRS mit einem Backstage-Bereich zum Vorbereiten der Auftritte ihrer Stars.



Zwei Wagenkarten finden sich im Fach der Kohlenhandlung. Die Buchsen links nehmen die Stecker der Handregler auf.



Im Bw des MRS pausiert ein Switcher der C&NW, der natürlich auch mit einem Sounddecoder bestückt ist.

RS1 bietet dem Lautsprecher ausreichenden Platz, was einen angenehm sonoren Klang zur Folge hat. Mit drei Box Cars an der Mittelpufferkupplung brummelt die Maschine aus dem Tunnel, um die Drei-Prozent-Rampe zur oberen Ebene zu erklettern. Während die Maschine gemächlich den Fußpunkt der Steigung anvisiert, stöpselt Christophe Le Corre ohne Hast seinen Handregler aus der dem Schattenbahnhof nahen Buchse und schlendert zur nächsten. Dass der Lokführer seine Lok nur kriechen lässt, hängt mit der Stellung des Signals zusammen, das dem Zug die Einfahrt in die obere Ebene untersagt. Da es im Ausstellungsbetrieb doch auch hektisch zugehen kann, ist die signalabhängig geschaltete Anlage mit Gleisbesetztmeldern ausgestattet, was, in den meisten Fällen zumindest, Kollisionen verhindert. Die betagte RS1 ist nun zum Stehen gekommen und der im langsamen Leerlauf befindliche Dieselmotor tuckert vor sich hin.

Das gibt dem Betrachter Gelegenheit, die hervorragend gestalteten Übergänge zwischen den Halbrelief-Gebäuden und der gemalten Kulisse zu bewundern. Für diese Arbeit zeichnete Christophe Le Corre verantwortlich. Besonders die schwierige fiktive Weiterführung des die Anlage auf einer Brücke querenden Highways begeistert. Im Gegensatz zum

Highway, auf dem die Hölle los ist, tut sich auf den Gleisen immer noch nichts. Darum lohnt es sich, das zwischen dem Highway, zwei weiteren Straßen und der Bahn gelegene Hotel eingehender zu betrachten. Das leicht heruntergekommen wirkende Bauwerk weist nur im Untergeschoss eine Inneneinrichtung auf, da oben die Vorhänge zugezogen sind. Wer etwas in die Knie geht, kann die Unterführung neben dem Hotel begutachten, der ein Spiegel im hinteren Teil der Unterführung eine erstaunlich große Tiefe verleiht. Die Gedanken werden durch einen kurzen Pfiff der RS1 wieder zur Eisenbahn gelenkt. Geschmeidig setzt sich die betagte Lok mit ihren drei Wagen in Bewegung, rumpelt über die Weiche und erreicht in Schleichfahrt die obere Ebene. Vorsichtiges Manövrieren ist angesagt, denn wenige Zentimeter entfernt steht halb im Gebäude der Star Glass Co. ein Kesselwagen und die Garnitur kann gerade einmal so weit vorziehen, dass die Weiche hinter ihr umgelegt werden kann. Doch dazu kommt es nicht mehr, denn bald beginnt der traditionelle Aussteller-Abend der Convention und der allgemeine Aufbruch holt den Betrachter in die Wirklichkeit des Jahres 2006 zurück. Schade, der Ausflug ins Jahr 1960 hätte gerne noch andauern dürfen. *JochenFrickel*

Die Abstützung der Rampen besteht aus Sperrholz, zur Begrünung kamen hauptsächlich Schaumstoffflocken zum Einsatz.

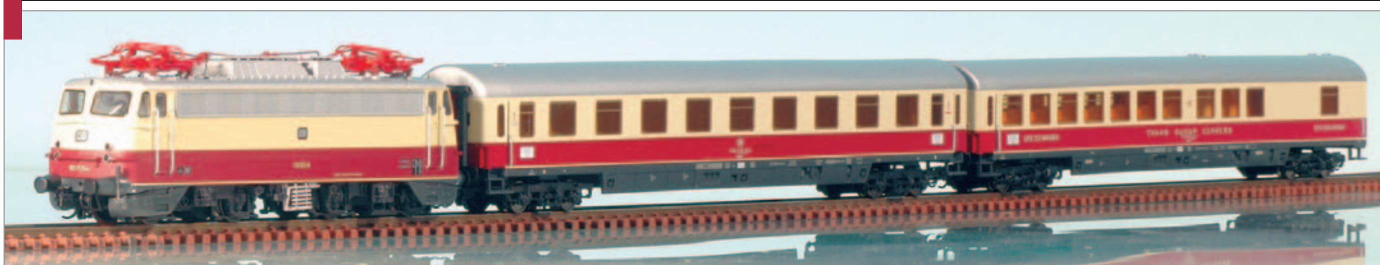


Der Fahrer des nicht mehr taufrischen Ford-Pickup scheint sich brennend für den Chevy-Jahrgang 1960 zu interessieren.

Fotos: Frickel

Modellbahn Aktuell

TILLIG ▸ *DB-TEE-Sets und Mitteleinstiegswagen E5 in TT*



Rechtzeitig vor dem TEE-Jubiläum bringen die Sebnitzer zwei TT-Sets zum Trans-Europa-Express der Bundesbahn zur Zeit der frühen Epoche IV heraus. Das Set 1 (Bild) enthält die E 10.3 als 112312-4, den Speisewagen WRümh 232 und als Formneuheit den Abteilwagen Avümh 111. Das DR-Epoche-III-Reisezugwagenset der Leipziger S-Bahn enthält mit dem Mitteleinstiegswagen E5 ebenfalls eine Formneuheit. Der offene Güterwagen Eaos ist im Farbkleid und den Anschriften der ITL im Einsatz. Das Sachsenmodelle-Sortiment bereichern aktuelle Bahnpostwagenvarianten der PKP und der BDZ im verkürzten Längenmaßstab 1:100. www.tillig.com.

ROCO ▸ *Silberling-Steuerwagen und SNCF-Autotransporter in H0*



Von links: Mit dem mit Stirnbeleuchtung versehenen Steuerwagen ist die Familie der maßstäblich langen Ur-Silberlinge nun komplett. Die vierachsigen bayerischen Schnellzugwagen rollen jetzt als C4ü (Bild), AB4ü und Pw4ü in Epoche-II-Ausführung an. Aus einer neuen Form entstand der französische Autotransportwagen. Eine Bedruckungs-Variante ist der Kölner Gelenkzug. Info: www.roco.cc.

MICRO-METAKIT ▸ *ÖBB-Reihe 429 in H0*

Die als Reihe 429 von den Kaiserlich-königlichen Österreichischen Staatsbahnen gebaute 1'C1'-Personenzug-Schlepptenderlok fertigt Micro-Metakit als feinst detaillierte H0-Kleinserienmodelle. Neben zwei Varianten aus der Zeit der Monarchie offerieren die Landsberger zwei Ausführungen der ÖBB, und je eine der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der italienischen FS, der tschechoslowakischen ČSD und der ungarischen MAV. Info: Micro-Metakit Präzisionsmodelle, Weingartenweg 8, 84036 Landshut, Internet: www.micro-metakit.de.

RICKO ▸ *Auto Union 1000 SP in H0*



Der Vorliebe der Ricko-Bosse für exotische Vorbilder haben Auto-Freunde das H0-Modell des zwischen 1958 und 1965 gebauten Auto Union 1000 SP Roadster zu verdanken. Der Vertrieb erfolgt über Busch. Info: www.rickoricko.com oder www.busch-model.com.

FALLER ▸ *Gokart-Rennbahn in H0*



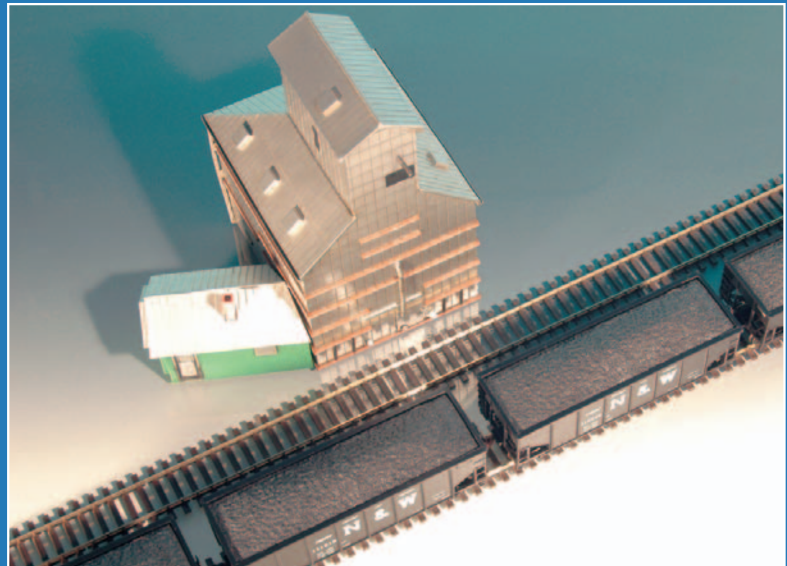
Gerade noch rechtzeitig vor Weihnachten ging's bei den Gütenbachern im wahrsten Sinne des Wortes rund: Die auf der Nürnberger Messe als Weltneuheit vorgestellte Mini-Gokart-Rennbahn (Bild) nahm den Serienbetrieb auf. Über die mehrfach verschlungene zweispurige Piste flitzen nun die derzeit zweifellos kleinsten motorisierten Mini-Gokarts zur Freude nicht nur des rennsportbegeisterten Nachwuchses. Conti-Turm, Tribünen und Rennbahn-Café fanden ebenfalls den Weg in die Fachhandelsregale. Weitere ausgelieferte H0-Bausätze sind das Erich-Kästner-Gymnasium, ohne fliegendem Klassenzimmer, und die Kunststoffspritzerei. Info: www.faller.de.

NOCH ▸ *Strand-Zubehör in H0*



Der Vorfreude auf den nächsten Sommer kann das Set „Strand-Zubehör" (Bild) dienen. In einem anderen Set finden sich ein Grabmal und fünf gar liebliche Engelstatuen samt Säulen. Letztere dürfen natürlich auch außerhalb eines Friedhofes Freude verbreiten. Info: www.noch.de.

US-Corner



Als Fertigmodell bietet Athearn einen kleinen H0-Grain-Elevator an. Da das Gebäude eher kompakt ausfiel (L x B x H = 11 x 8 x 15 cm), eignet es sich auch für TT. Ganzzugfreunde bedenkt Athearn mit einem preiswerten Sechser-Set Two Bay Hopper Cars (Selbstentladewagen) der Norfolk & Western für H0, die sich ab den frühen 30er-Jahren einsetzen lassen. Der Vertrieb von Athearn-Modellen erfolgt über Noch. Info: www.noch.com.

MAKETTE ▸ *Güterzugbegleitwagen in H0*

Makette bietet ein Modell des Güterzugbegleitwagens Standard D der SNCF in drei Varianten in H0 an. Die Fertigmodelle erhalten unterschiedliche Farbgebung und werden für die Epochen III und IV aufgelegt. Info: www.makette.de.

TT-CLUB BERLIN ▸ *N-WRge für Städte-Ex*



Zur Vervollständigung und Abrundung unserer Modellübersicht für Wagen und Loks der DR-Städte-Express-Züge (siehe Titelbeitrag Heft 11/2006) stellen wir den Speisewagen WRge in der passenden Farbgebung vom TT-Club Berlin für den Maßstab 1:160 vor. Info: www.tt-club-modellbahn.de.

UHLENBROCK ▸ *Loco-Net-Schaltmodul*

Mit dem Schaltmodul 63410 lassen sich Lampen, Weichen oder Signale schalten. Signale dürfen sogar vierbegriffig sein. Die Spannungsversorgung übernimmt ein separater Trafo (nicht im Lieferumfang enthalten). Die 20 Anschlüsse sind über eine Loco-Net-Zentrale konfigurierbar. Mit dem Loco-Net-Interface 63110 sind Loco-Net-Zentralen ohne integriertes Interface (beispielsweise Daisy) für die Zusammenarbeit mit einem Computer ertüchtigt. Bei der Beschaffung einer entsprechenden Software kann man die Anlagensteuerung auch automatisieren. Info: www.uhlenbrock.de.

DR. KUNZE ▸ *Gbs und Gs der Schweizer Bundesbahnen in einem TT-Set*

Mit dem limitierten Zweierset, bestehend aus einem Gbs und einem Gs der SBB (Bild), ergänzt Dr. Jürgen Kunze seine europäische TT-Modellreihe. Die im Tamponverfahren bedruckten Waggons verfügen über aufgesetzte Lüfterblenden und Türen aus Messingätzteilen. Das Set wird ausschließlich über die Remscheider Firma Modist vertrieben. Info: Fa. Modist, Wallburgstr. 4, 42857 Remscheid.



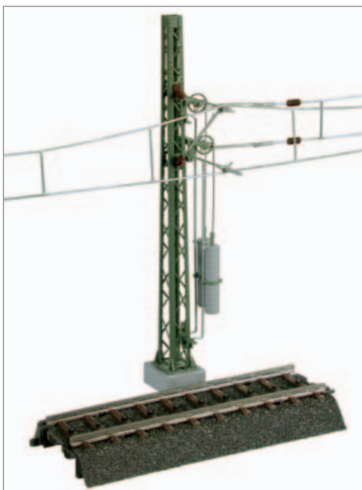
Modellbahn Aktuell

WIKING ▸ *Rosenbauer-Panther in H0*



Mit aktuellen H0-Neukonstruktionen beschlossen die Berliner Modellbauer das Jahr 2006. Das Vorbild des Rosenbauer-Panthers 6x6 (hinten) kommt auf Flughäfen als Flugfeldlöschfahrzeug zum Einsatz. Das Coupé des Audi TT (rechts) macht auch im Modell einen fahrdynamischen Eindruck. Feuerwehrklassiker enthält die zweite Themenpackung „Wirtschaftswunderjahre auf deutschen Straßen". Im Rahmen der H0-Modellpflege macht der Polizeibus (links) auf MAN-Linienbusbasis mobil. Mit Farbvarianten präsentieren sich Audi Q7, Opel GT und Mercedes-Benz CLK. www.wiking.de.

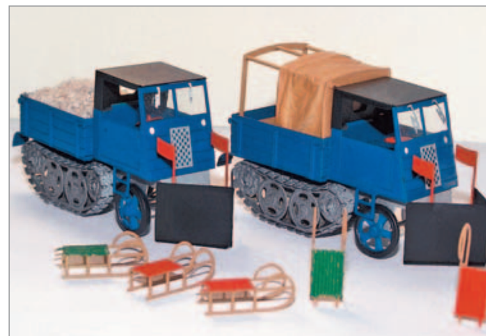
VIESSMANN ▸ *TT-Radspannwerk*



Die TT-Oberleitung ergänzt ein Radspannwerk, das entweder solo oder fertig am Abspann-Mast (Bild) montiert geliefert wird. Für die Dreiwegweiche des Märklin-C-Gleissystems liefert Viessmann einen Decoder, der sowohl Motorola- als auch DCC-Befehle versteht. Für Erhellendes auf der H0-Anlage sorgt die mit einer weißen LED ausgestattete Bahnhofsleuchte Wallau. Info: www.viessmann-modell.de.

HAPO ▸ *Schlepper mit Räumschild in H0, TT und N*

Das Modell des Magirus-Schleppers (hinten) besteht ganz aus Messing und wird wahlweise mit einer teilweise aufgeschobenen Plane oder mit einer Sandladung geliefert. Ebenfalls in den Maßstäben 1:87, 1:120 und 1:160 kann man die aus Messing geätzten Schlitten (vorne) erwerben. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 87899 Landsberg, Tel. (08246) 1552, www.hapo-bahn.de.



PIKO ▸ *PEG-Taurus in TT*

Mit der PEG-Version rollt ein weiterer Taurus auf die Spur der Mitte. Auch in H0 ist diese moderne E-Lok als ES64 U2-029 in einer weiteren Ausführung für den Kombiverkehr unterwegs. Ebenfalls ins Hobbysortiment rücken die Transpetrol-E-Lok der Baureihe 185 und die Connex-146. Für die Pressnitztalbahn ist die jüngste Diesellokvariante des Hercules im Einsatz. Alle vier Modelle sind in der Wechselstromversion mit einem lastgeregelten Decoder ausgestattet. In Alex-Beschriftung geht der Bm auf Reisen. Im Classic-Programm der Sonneberger erschienen Beschriftungsvarianten ausländischer Bahngesellschaften des Säuretopfwagens (SJ, Schweden), des Containertragwagens Lgss (MAV, Ungarn) und gedeckten Güterwagens mit Bremserhaus (PKP, Polen). www.piko.de.

RIETZE ▸ *Suzuki-Swift-Sondermodell in 0*

In Kashmir-Blau-Metallic tritt der Suzuki Swift als Spur-0-Sondermodell an. Den Maßstab 1:87 vertreten der Neoplan-Starliner 2 von Theis-Busreisen, der Solaris Urbino III von Kroiss-Stadtverkehr Rosenheim, der für Regio Arlberg fahrende Mercedes-Benz Citaro und der MAN NL des Regionalverkehrs Dresden. Zum 31. Dezember 2006 beendeten die Altdorfer die Zusammenarbeit mit dem tschechischen Modellproduzenten IGRA. Noch vorhandene Lagerbestände werden im Ausverkauf angeboten. www.rietze.de.

LILIPUT ▸ *BLS-Schotterwagen-Set und Deutz-Kesselwagen in H0*





Als Formneuheit präsentiert Liliput ein Schotterwagen-Set der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Die sorgfältig gravierten Vierachser weisen Federpuffer auf. Im bunten Epoche-IV-Farbkleid der österreichischen Mineralölverwaltung ÖMV rollt ein vierachsiger Deutz-Kesselwagen an. Der österreichische Liegewagen Bcmz trägt die aktuelle Vorbild-Lackierung und -Beschriftung. Info: www.liliput.de.

TRIX ▸ *Sechsteiliges Intercity-Set in N und Bundesbahn-Halbspeisewagen in H0*



Als einmalige Serie aufgelegt wurde der sechsteilige Minitrix-Intercity (Bild). Die Zugpackung umfasst die E-Lok der Baureihe 111, einen Abteilwagen erster Klasse (Avmz), den Bistrowagen (Arkimbz), einen Großraumwagen zweiter Klasse (Bpmz), einen kombinierten Großraum-Abteilwagen zweiter Klasse (Bvmz) und einen Steuerwagen zweiter Klasse (Bimdzf). Der Halbspeisewagen BR bu 4 üm-61 und der Halbgepäckwagen BD 4 üm, beide Göppinger Neukonstruktionen, komplettieren die H0-Serie der Bundesbahn-Schnellzugwagen der 60er-Jahre. DRG-Güterwaggons hat das fünfteilige H0-Set zum Vorbild, das aus einem G10 des Münchner Spatenbräus, einem Spirituswagen der Reichsmonopolverwaltung für Branntwein, einem mit echter Kohle beladenen O-Wagen mit Bremserhaus, einem Viehverschlag- und einem Güterzugbegleitwagen besteht. www.trix-online.de.

FLEISCHMANN ▸ *Containerwagen in H0 und N*



Für die Baugrößen H0 und N rollen jeweils ein Containertragwagen mit neu konstruierten Behältern an. Der H0-Tragwagen Lgjs (links) trägt einen mehrfarbig bedruckten Container der Deutschen Post AG, der N-Wagen Sgns (rechts) der SBB zwei bahneigene. Info: www.fleischmann.de.

N-DETAIL ▸ *Blechträgerbrücke in N*



Aus 0,1 bis 0,2 mm dünnen Neusilberätzteilen besteht die Blechträgerbrücke (Bild), die als N-Bausatz geliefert wird und sich sowohl als Eisenbahn- wie auch als Straßenbrücke eignet. Ebenfalls Neusilberätzteile sind das filigrane Schilfrohr und die feinen Seerosen samt Blüten im Maßstab 1 : 160. Info: Ndetail, Stefan Karzauminkat, Tel. (0179) 1013722, Internet: www.ndetail.de.

Modellbahn Aktuell

RAILTOP ▸ *Epoche-V-Liegewagen der Österreichischen Bundesbahnen in H0*

In Ultramarin und Achatgrau macht der druckertüchtigte ÖBB-Liegewagen Bcmz (Bild) einen edlen Eindruck. Das H0-Modell trägt Anschriften der frühen Epoche V. Info: Railtronic EDV- und Modellbau-Service, Robert Doll, Eichaustr. 21, CH-9463 Oberriet, E-Mail: info@railtronic.ch, Internet: www.railtronic.ch.



PREISER ▸ *Denkmäler und Fotografen in H0*



Schon ein wenig verwittert sind die Denkmäler (Bild) mit Menschen, die (zumindest in H0) Geschichte schrieben. Das stört freilich die Fotografen (Bild) nicht, die, obwohl die Packung „Eisenbahnfans" heißt, ausnahmsweise nicht auf Eisenbahnmotivjagd sind. An der Plakattafel mit Landwehr-Bräu-Werbung ist der H0-Plakatkleber in Aktion, offensichtlich zum letzten Mal an diesem Tag, denn der Einachsanhänger ist leer. Mit allerlei Vögeln können in der H0-Welt auch tierische Akzente gesetzt werden. Gartenbahn-Freunde können ein Figurenset aus acht Gleisbauarbeitern erwerben. Die Figuren muss der Käufer selbst bemalen. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

CDT ▸ *Straßenbahn-Kartonbausätze in H0*

Als fotorealistischen Karton-Bausatz fertigt CDT-Modelle das Berliner Straßenbahn-Triebwagengespann TM33 und TM36 in H0. Die Modelle, denen Kunststoff-Stromabnehmer beiliegen, können nachträglich motorisiert werden. Neben den Berliner Modellen gibt es auch Kartonbausätze von Fahrzeugen aus Leipzig, Dresden, Chemnitz und Zürich. Daneben liefert CDT das zweiständige Straßenbahn-Depot von Chemnitz-Kappel. Info: CDT Werbung, Steffen Grünes, Adam-Ries-Str. 8, 09117 Chemnitz, Tel. (0371)5362537, Fax (0371)5362538, www.cdt-werbedruck.de.

BUSCH ▸ *Audi A6 der Polizei in H0*



Im großen Audi-A6-Einsatzfahrzeug (links) ist das Auge des Gesetzes in Bayern unterwegs. Das kontrollierende Auge des Ordnungsamtes muss sich mit einem Smart (rechts) bescheiden. Möglicherweise wird die Besatzung des letzteren stören, dass der Obst-und-Gemüse-Händler seine Ware ungesichert auf dem Iveco-Daily-Pritschenwagen (hinten) transportiert. Info: www.busch-model.com.

HERPA ▸ *Dreier-Coupé von BMW und Opel-Youngtimer in H0*



Das neue H0-Coupé der Dreier-Reihe (re.) von BMW signalisiert unaufdringliche Sportlichkeit, während der wiederaufgelegte Opel Corsa SR (2. v.r.) mit diversen Spoilern ein typisches Kind der 80er-Jahre ist. Ohne sportliche Ambitionen kommt Opels E-Rekord-Caravan (2. v.l.) daher, der ebenfalls ein guter Bekannter im Herpa-Programm ist. Lkw-Freunde dürfen sich auf die Renault-Premium-Sattelzugmaschine mit Tankcontainer-Auflieger (li.) und auf den Mercedes Sprinter als Doppelkabine freuen. Info: www.herpa.de.

MÄRKLIN ▸ *Metronom in Z und Epoche-I-Langenschwalbacher in H0*



„Niedersachsen ist am Zug": Mit ME-146 und drei Doppelstockwagen nimmt der Metronom (Bild) nun auch für Miniclub-Fans Fahrt auf. Außerdem rollt ein dreiteiliges Bahnfeuerwehrset im Maßstab 1:220 an. Als H0-Zweierset erfahren die Langenschwalbacher eine Epoche-I-Ergänzung mit dem K.P.E.V.-Vierachser vierter Klasse und dem Frankfurter Postwagen PPipost. Die Serie der 26,4 Meter langen Bundesbahn-Schnellzugwagen der 60er-Jahre erweitern der Halbgepäckwagen BD 4 üm-61 und der M-Abteilwagen erster Klasse A 4 üm-63. Unterschiedliche Nummern weisen die beiden zweiachsigen Kübelwagen der Ruhrkohle AG (RAG) auf, die in einer Packung angeboten werden. Speziell für Eurotrain-Händler fertigten die Göppinger das Rübenkampagne-Set mit zwei beladenen Waggons der Gattung Eo. www.maerklin.de.

KATO ▸ *Euromed-Triebzug der RENFE in N*

Als zehnteilige Garnitur weist Katos Euromed-Triebzug die korrekte Vorbild-Konfiguration auf. Die spanischen Originale kommen zwischen Barcelona und Alicante zumEinsatz. Einer der beiden Triebköpfe ist motorisiert. Zur Digitalisierung ist der Kauf einer neuen Platine notwendig. Der Vertrieb erfolgt über Noch. Info: www.noch.com.

COMPIT ▸ *Einzelschachtlader-Sets*

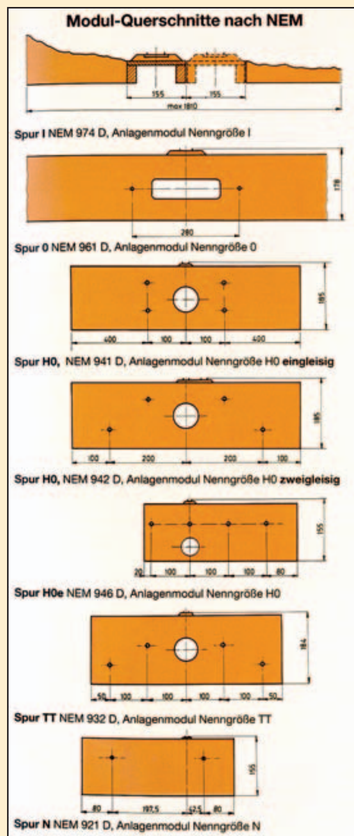
Mit flottem Design kommen zwei neue Ladesets aus Ostbevern. Der Einzelschachtlader für maximal zwei Zellen ist entweder bestückt mit zwei Mignon-Akkus in Nickel-Metall-Hydrid-Ausführung und 2700 mAh Leistung oder zwei Micro-AAA-Akkus der Nickel-Metall-Hydrid-Generation mit 1000 mAh Leistung. Infos: Compit GmbH, Tel. (02532) 962240, www.compit.biz.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 15 JAHREN: Module, Module, Module

● „Für den einen sind sie die Generallösung seiner Platzprobleme, für den anderen Stückwerk im wahrsten Sinne des Wortes." Mit dieser Feststellung begann der MODELLEISENBAHNER in Heft 2/1992 einen Beitrag über eine weit verbreitete Form des Modellbahnanlagenbaus: Die Modulbauweise. Die zu beachtende Normung an den Schnittstellen ermöglicht dabei immer neue Erweiterungen bestehender Anlagen. Ergänzt mit speziellen Kehrschleifen-, Bahnhofs- und Ausgleichssegmenten entstehen vielfältige Aufstellungs- und Betriebsmöglichkeiten. Die von den Normen Europäischer Modelleisenbahnen (NEM) empfohlenen Modulquerschnitte scheinen bis auf Ausnahmen nicht über den Rang von Anregungen hinausgekommen zu sein, denn selbst die Spezialisten von Fremo nutzen auf ihren Treffen eigene Maße.



FLEISCHMANN

Probleme mit Zulieferern

● Die beabsichtigte Auslieferung des LINT 41 rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft verzögerte sich, da Fleischmann mit Problemen durch Zulieferer zu kämpfen hatte. Auf der Kölner Messe zeigten die Nürnberger aber immerhin die bis auf die Lackierung und Bedruckung sowie die Steckschnittstelle fertige Serienausführung. Die Auslieferung an den Handel werde sich, so Marketing-Leiter Gerhard Scholz, „voraussichtlich um etwa vier Wochen verspäten".

Vielversprechend präsentierte sich die H0-Neukonstruktion des LINT 41 am Fleischmann-Stand auf der Kölner Messe.



Foto: Haucke

DER TUNNELPFIFF

Punktsieg: Punktkontakt

● Wir Modellbahner führen als eher friedfertige Spezies mitunter ein Schattendasein. Süffisant als „langweilige Kellerhocker" tituliert, erreichen wir auf der Bewertungsskala unserer vom Bahn-Virus nicht infizierten Zeitgenossen keine sonderlich hohe Punktezahl. Wenn der Mann von Welt seine Freizeit in Bars verbringt und beim anderen Geschlecht aufreißerische Erfolge verbucht, erarbeitet sich der Modellbahner mit Akribie Baufortschritte seiner heilen Welt im Kleinformat. Dass dies nicht nur in Einsamkeit geschehen muss, beweist der flächendeckende Erfolg diverser Modelleisenbahner-Vereinigungen. Für Außenstehende bewahrt jene Form der Vereinsmeierei tatsächlich den Anschein von Harmonie. Doch Insider wissen es besser: Hier ist das berühmte „Kind im Manne" im Spiel – und letzteres treibt mitunter bizarre Blüten. So avanciert die Miniaturwelt mindestens zur imaginären Realität – und in Modelleisenbahnclubs nicht selten zum Schlachtfeld menschlicher – ja männlicher – Exzesse. Eine dem typischen Rudelverhalten gehorchende Rangordnung kristallisiert sich auch unter braven Hobbyeisenbahnern heraus, da besteht kein Zweifel. Und wenn dann mehrere rivalisierende Alphatiere gleichzeitig die übrige Meute mittels dominanter Gebaren in Schach halten wollen, kann es mitunter auch bei den Göttern der Miniaturwelten heftig gewittern. So konnte ich in einem Modellbahnverein erleben, wie zwei gestandene Männer in derbe physische Auseinandersetzung gerieten. Unglaublich, aber wahr: Grund für die primitiven Streitigkeiten war die alte Frage, welches System denn nun mehr Vorteile böte – Märklin oder Fleischmann, sprich Zweileiter-Gleichstrom... So unterstrich der nach längerer Diskussion bereits vor Wut überschäumende eine Streithahn seine Meinung schließlich mit einem kraftvollen Faustschlag, der den Gegner sein Gleichgewicht verlieren ließ und folglich gegen die vereinseigene H0-Anlage warf. Doch konnte der geschlagene Herr diese Schmach selbstverständlich nicht auf sich sitzen lassen, immerhin hatte er seine gekränkte Ehre als Ingenieur zu verteidigen. So fackelte er nicht lange und rammte unter Anlauf mit dem Kopf voran den Magen seines Peinigers, was diesen gegen die Vitrine mit der clubeigenen Fahrzeugsammlung schmetterte. Fazit des reichlich spätpubertären Ausbruchs: Märklin hatte gewonnen – diesmal zumindest! Und mein bis dato gefestigter Glaube an den Modellbahner als gutmütigen Menschen schlechthin wurde schwer erschüttert. Doch munkelt man, die Bereitschaft zur Entladung niederer Instinkte entschärfe sich spürbar, sobald Frauen mit von der Partie wären. In diesem Sinne, liebe männliche Leser: Begeistern Sie Ihre Gattinnen für den Landschafts- oder Baummodellbau! In einem Modelleisenbahnclub könnte dies durchaus Ihrer eigenen Sicherheit dienen...

Michael Robert Gauß

HERSTELLER/ÖSTERREICH

Klein-Modellbahn vor Verkauf des Standortes

● Kurz vor Nikolaus meldete die Klein-Modellbahn GmbH aus Wien auf ihrer Homepage, dass sie sich gezwungen sehe, ihre Produktionsstätte in Wien-Atzgersdorf zu verkaufen. „Es ist uns derzeit nicht möglich, trotz größter Anstrengungen und einem, wie ich glaube, guten Konzept genügend wirtschaftlichen Erfolg zu erzielen, um mittelfristig die Schulden des Unternehmens abzubauen. Aufgrund dieser Tatsache und der Ereignisse in der Branche in den letzten Jahren ist es offensichtlich unmöglich, eine Bank zur Finanzierung eines Modellbahnherstellers zu bewegen“, schreibt Firmengründer Oskar Klein und nennt darüberhinaus die von einer namhaften Bank in Österreich vor fünf Jahren neu gewählten Wertansätze „reine Willkürakte“. Desweiteren sieht sich Klein-Modellbahn durch die Abverkaufsaktionen eines namhaften Mitbewerbers an die Wand gedrückt und wirft diesem „missbräuchliche Zuhilfenahme des Insolvenzrechtes“ vor. Sollte Klein-Modellbahn keinen neuen Produktionsort finden, sehe sich die Firma gezwungen, die Produktion Mitte 2007 stillzulegen und die Filialen in Österreich zu schließen. Doch werfen Modellbahnfreunde Klein-Modellbahn auch eigene Fehler vor wie die Außerachtlassung des großen deutschen Marktes oder schlechten Liefer- und Reparaturservice bis hin zu komplettem Nichtreagieren bei fehlerhaften Lieferungen. Von der Schließung des Werkes wären 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betroffen.

Repro: Klein-Modellbahn



Eine weitere Marke vor dem Ruin? Klein-Modellbahn aus Wien muss seine Produktionsstätte verkaufen.

MODELLBAHN-MESSEN

Neue Saison, alte Ziele

● Wenn die Weihnachtszeit vorbei und der Jahreswechsel vollzogen ist, gönnt sich die Modellbahn-Branche mitnichten Ruhe! Anfang Februar öffnet die größte Spielwaren-Fachmesse in Nürnberg, doch nur wenig später können sich alle Interessenten auf den Publikumsmessen selbst ein Bild verschaffen. Zu einer kleinen Tradition ist inzwischen die „Erlebnis Modellbahn“ auf dem neuen Messegelände in Dresden geworden. Unter aktiver Beteiligung des MEC „Theodor Kunz“ aus Pirna werden vom 16. bis zum 18. Februar im Ostragehege „Von der Planung bis zur fertigen Anlage“ Aspekte des Hobbys gezeigt. Mitte März öffnet die große Traditionsmesse „Faszination Modellbau“ noch am alten Standort in Sinsheim ihre Tore. Unser Nachbarland steht dem nicht nach: In St. Pölten (Niederösterreich) gibt sich die „Wunderwelt Modellbau“ nach gelungener Premiere 2006 auch heuer die Ehre.

Foto: Henzl Media



Auch in Österreich locken Publikumsmessen. Vom 23. bis zum 25. März lädt die zweite „Wunderwelt Modellbau“nach St. Pölten ein.

KARSEI

Falsche Homepage

● Im MODELLEISENBAHNER 1/2007 haben wir in Modellbahn aktuell auf Seite 95 als Neuheit für die Nenngröße TT die Bauzugwagen von Karsei vorgestellt. Dabei haben wir versehentlich eine ungültige Internetadresse angegeben. Die richtige Homepage lautet: www.karsei-modellbahn.de. Wir bitten die Firma Karsei und unsere Leser um Entschuldigung.



MESSE-KALENDER

01. – 06. FEBRUAR 2007:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

16. – 18. FEBRUAR 2007:
Erlebnis Modellbahn, Dresden, Messe.

15. – 18. MÄRZ 2007:
Faszination Modellbau, Sinsheim, Messe.

23. – 25. MÄRZ 2007:
Wunderwelt Modellbau, A-St. Pölten

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 31906-0
Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Westfalenbank Bochum, Konto 100 081 25, BLZ 430 200 00, IBAN DE 03430200000010008125, Swift-Code WEBODE 33
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

VGB VERLAGSGRUPPE BAHN

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Foto: Steffen, Slg. Schumann

BEWEGENDE MOMENTE

Mit seinen Funktionsmodellen bringt Volkmar Schumann buchstäblich Bewegung in die Szene.



Foto: Tiedtke

BÜHNE FREI FÜR DIE KÖNIGSKLASSE

Patrick, Alain und Jan sind in vielen Baugrößen aktiv. Ihre Spur-I-Anlage dient als Fahrzeugbühne.

Foto: Hollnagel, Bildarchiv Eisenbahnstiftung



Foto: Haucke



IM DIENSTE DER ALLGEMEINHEIT

Das gab´s noch nie: Die Eisenbahnstiftung, 2004 von Joachim Schmidt ins Leben gerufen, kümmert sich auch um den Erhalt unersetzlicher Bildarchive.

Außerdem

Spielwarenmesse

Das Image als Leitmesse der Modellbahnbranche droht Nürnberg, aufs Spiel zu setzen.

Durchfahrt frei

Aus Holz, Fotokarton und Textilien fertigt Achim Flohr in H0 ein norddeutsches Durchgangshaus.

Streichkonzert

Es war zu erwarten: Die Kürzung der Regionalisierungsmittel führte zu Nahverkehrseinschränkungen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

NEUE MASSSTÄBE IM FAHRZEUGBAU

Ein absolutes Top-Modell ist der W50-Bausatz von Jano, den Rainer Albrecht fachmännisch montiert.

Foto: Rainer Albrecht



JUBILÄUM FÜR STADTBAHN-VIADUKT

Auf knapp zwölf Kilometern von Charlottenburg zum Schlesischen Bahnhof schlängelt sich die 1882 fertiggestellte, viergleisige Berliner Hochbahnstrecke.

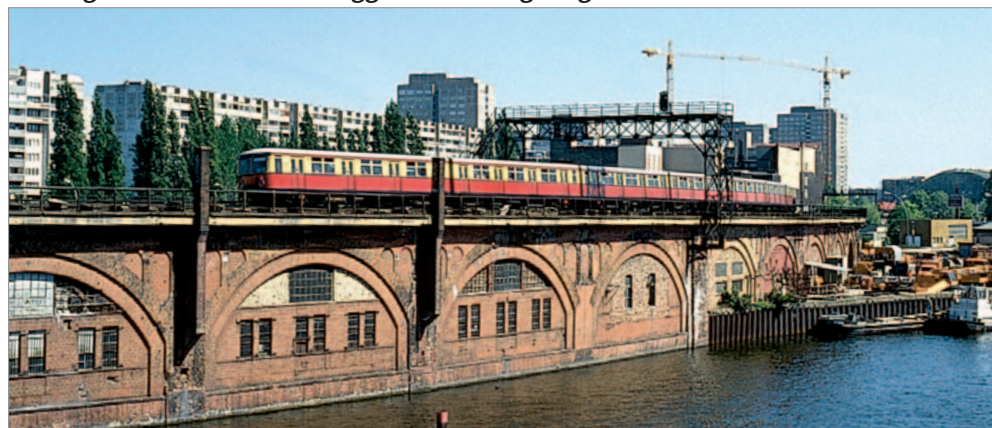


Foto: Wollny

Das März-Heft erscheint am **14. Februar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch